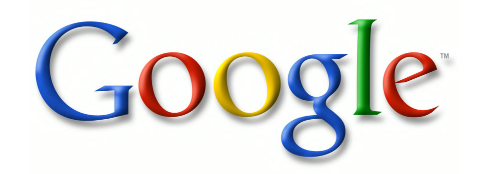

Google




LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
ORGANIZED 1891
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES

FERDINAND DE LESSEPS

LETTRES
JOURNAL ET DOCUMENTS

POUR SERVIR

A L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ

(1864 — 1865 — 1866 — 1867 — 1868 — 1869)

CINQUIÈME SÉRIE



PARIS
LIBRAIRIE ACADÉMIQUE
DIDIER ET Cie, LIBRAIRES - ÉDITEURS
35, QUAI DES AUGUSTINS
MDCCCLXXXI

LETTRES
JOURNAL ET DOCUMENTS
POUR SERVIR
A L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ

I

JOURNAL.

Octobre 1864.

Le moment est venu de consigner dans mon journal un résumé des travaux préparatoires qui ont précédé la phase des grands travaux dans laquelle nous allons entrer.

Campagne de 1859 *à* 1861. — Il fallait, avant de commencer les premières opérations au milieu de l'Isthme, ne point manquer d'eau douce dans cette région déserte. Aussi le creusement du canal d'eau douce dérivé du Nil et aboutissant vers la dépression du lac Timsah fut-il le premier travail exécuté. On creusa les bassins de Port-Saïd en même temps qu'une partie de la tranchée maritime entre Port-Saïd et Timsah.

La création des bassins et de la ville de Port-Saïd nécessita de grands efforts dans les lagunes du lac Menzaleh. Les eaux du lac étant très basses, on put effectuer à sec, avec une robuste population de pêcheurs travaillant au milieu de la boue, le creusement d'un chenal pour des

canots, et celui d'un canal de service pour de petites dragues et des barques de transport. On conquit sur les bords du lac Menzaleh de grandes superficies de terrains pour l'établissement de dix voies ferrées indispensables au mouvement des déblais. Les deux premières dragues exécutèrent des déblais de 1,000 mètres cubes par journée de 10 heures. Ces déblais permirent d'exhausser le niveau de Port-Saïd et de préserver ainsi la ville future et les chantiers des inondations produites, d'un côté, par la mer passant quelquefois par dessus le cordon littoral, et, de l'autre côté, par le lac Menzaleh qui grossit à l'époque des crues périodiques du Nil.

Les carrières du Mex, voisines d'Alexandrie, avaient été soumises à une exploitation régulière et fournissaient des blocs destinés à former la racine des jetées de Port-Saïd. Deux jetées provisoires, dont l'une atteignit bientôt 275 mètres de long, permirent aux navires de s'amarrer en toute sécurité. Aussi, dès le 15 avril 1861, deux ans après le premier coup de pioche et la construction d'un phare, Port-Saïd était devenu une ville de 2,000 âmes et son port avait reçu 135 navires jaugeant ensemble 20,000 tonnes.

Les travaux du seuil d'El Guisr, où l'on devait faire une percée de 20 kilomètres de longueur et de 20 mètres de profondeur au-dessus du niveau de la mer, furent vivement attaqués. L'entrepreneur général, M. Hardon, et son second M. Feinieux, s'y étaient établis, sous la tente, avec un personnel d'élite, et pressaient eux-mêmes la construction d'abris pour les travailleurs. En plein désert, on avait, en quelques mois, monté une scierie mécanique, des ateliers de réparations, transporté 13,800 brouettes et 30,000 madriers.

Au début 2,000 chameaux transportaient l'eau sur les chantiers, mais, dès le mois de janvier 1860, l'eau arrivait au seuil d'El Guisr. Pendant l'été de 1860, 1,500 indigènes avaient été occupés à creuser, de Maxama à Bir-abou-ballah (tête de la vallée de Gessen), une rigole pour amener l'eau douce nécessaire aux travailleurs.

Avant les travaux de la Compagnie, il n'existait plus que les vestiges d'un petit canal, qui, partant de Zagazig aboutissait à Maxama, c'est ce canal, que nous avons fait nettoyer et agrandir, qui a été prolongé jusqu'à Bir-abou-ballah.

Campagne de 1861 *à* 1862. — Les travaux continuèrent avec activité à Port-Saïd, dont la population était composée de 1,000 Européens et de 300 Égyptiens. On renforça la jetée de l'ouest, et l'on ajouta une deuxième jetée à l'est, en noyant mille mètres cubes de blocs des carrières du Mex. On construisit, à 1,500 mètres du rivage, dans la direction de la jetée de l'ouest, un ilot destiné à servir de dépôt provisoire aux cargaisons des navires et à permettre ainsi de réduire la durée de leur stationnement dans la rade foraine. Cet ilot, établi sur des pieux en fer, devait mesurer 65 mètres de longueur sur 20 de largeur.

On creusa aussi le bassin de l'arsenal, dans le port. Du 1er mars 1861 au 1er mars 1862, Port-Saïd recevait 206 navires jaugeant 40,000 tonnes.

En janvier 1862, la rigole maritime était prolongée de Kantara à Ferdane, et l'eau de la Méditerranée arrivait au pied du seuil d'El Guisr qui restait à franchir pour arriver au lac Timsah.

La rigole maritime fut immédiatement utilisée pour les

embarcations et les chalands; elle avait un tirant d'eau de 1m20 et une largeur de 8 mètres. Entre Kantara et Ferdane certaines parties avaient 12 mètres. La partie creusée du canal maritime avait déjà 70 kilomètres de longueur.

Pendant que 1,000 fellahs creusaient le canal maritime entre Kantara et Ferdane, 8,000 travailleurs se hâtaient de terminer le canal d'eau douce et de le faire aboutir au lac Timsah. Sa longueur était de 34,833 mètres, sa largeur au plafond de 12m50 à la ligne d'eau, sa profondeur de 1m20. On avait déblayé 1,013,202 mètres cubes et on avait pu transporter par cette voie 3,000 tonnes de vivres.

Le 2 février 1862, l'eau arrivait au bassin de Timsah.

A cette occasion, je prononçai, devant les travailleurs réunis sous la conduite de leurs chefs, les paroles suivantes :

« Nous célébrons l'arrivée de l'eau douce dans le « désert pour les travaux de notre canal maritime. C'est « un événement. Il y a sept ans, en décembre 1854, je « devais faire la première exploration de l'isthme. Il m'a « fallu quinze jours de préparatifs, quarante chameaux, « dont vingt pour l'eau, des tentes, des provisions de « toute espèce, des gens d'escorte, de service, le tout « pour quatre personnes.

« Avant d'arriver au lieu où nous nous trouvons « assemblés en ce moment, nous avions employé quinze « jours et dépensé une dizaine de mille francs. En jan- « vier 1862, il y a trois jours, je suis parti du Caire « dans une barque, ayant traversé notre beau domaine « du Ouady et débarqué à quelques pas d'ici, n'ayant « dépensé que 20 francs. Ces deux exemples vous don-

« nent la mesure des résultats obtenus par vos efforts « énergiques et intelligents. »

Du Nil et de la mer, les ouvriers marchaient vers le même but, le lac Timsah, où ils devaient bientôt se rencontrer.

Un seul obstacle les arrêtait encore, c'était le seuil d'El Guisr où la Compagnie concentrait tous ses efforts.

20,000 ouvriers y furent réunis. Les bâtiments et abris élevés le long de la ligne du canal maritime couvraient une superficie de 37,247 mètres carrés, des gourbis arabes occupaient un espace de 12,335 mètres carrés.

Campagne de 1862 *à* 1863. — Cette campagne embrasse le temps compris entre le 1er mai 1862 et le 15 juillet 1863.

On pressa activement le percement du seuil d'El Guisr. On enlevait chaque mois, par la main de l'homme, environ 500,000 mètres cubes de déblais.

Grâce à l'accélération de ces travaux, au mois de novembre 1862, la Méditerranée communiquait avec le lac Timsah par un canal de 15 mètres de large et 2 mètres de profondeur.

On creusa enfin un second canal parallèle, destiné à isoler le travail des dragues, à faciliter la circulation, en débarrassant d'entraves le petit cabotage. On travailla jour et nuit, sans interruption. Sans cesse de longues files de fellahs montaient les berges escarpées de 25 mètres de hauteur, sur des lattes posées en travers, le long des madriers, et allaient jeter au delà de la crête le sable de leurs *couffins*. La nuit, les travailleurs étaient éclairés par des torches formées de branches d'arbres imprégnées de


LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
ORGANIZED 1891
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES



Les travaux exécutés pendant la campagne de 1863 et 1864 avaient donné, vers le mois de mars, les résultats suivants :

Entre Port-Saïd et Ferdane, les ouvriers déblayèrent 200,000 mètres cubes et retirèrent du lac Ballah un banc de pierre gypseuse de 131,000 mètres cubes qui en formait le fond, sur la ligne du canal maritime.

Entre le lac Timsah et le Sérapeum, 2,150,000 mètres cubes étaient enlevés et le Canal maritime était ainsi prolongé vers le sud de 6,300 mètres.

Pendant ce temps, des terrassiers indigènes attaquaient avec vigueur le seuil de Chalouf-el-Terraba, entre les lacs Amers et Suez.

Deux canaux auxiliaires avaient été creusés, l'un pour faire communiquer le Canal maritime avec le canal d'eau douce d'Ismaïlia, l'autre, à l'est du lac Timsah, pour exploiter les carrières du plateau des Hyènes.

Le canal d'eau douce d'Ismaïlia à Suez, commencé depuis trois mois, était terminé, après un déblai de 3,347,000 mètres cubes.

A Port-Saïd régnait toujours la plus grande activité. Quatre dragues et deux grues à vapeur creusaient les bassins. On montait dans les ateliers vingt dragues nouvelles ainsi que des chalands et des grues. La surface remblayée de la ville était, dès lors, à 2 mètres au-dessus du niveau de la mer et du lac Menzaleh et occupait un espace de 119,000 mètres carrés.

A la fin de 1864, les 80 kilomètres de la conduite d'eau douce destinée à l'alimentation de toute la ligne, entre Ismaïlia et Port-Saïd, sont terminés.

La dérivation du canal d'eau douce vers Suez est également achevée. Une nouvelle bouche du Nil est rame-

née en arrière, parallèlement au cours du fleuve, sur un trajet de 100 kilomètres et va se jeter dans la mer Rouge. Quatre écluses rachètent la différence des niveaux, qui est de 7m50 à la hauteur d'Ismaïlia.

La Compagnie a complété son organisation sur tout le parcours des travaux. Elle a créé un service postal et des transports réguliers, pour les voyageurs et les marchandises, dans les trois directions d'Ismaïlia à Port-Saïd, à Zagazig et à Suez. Elle a installé aussi, sur ces trois lignes, 250 kilomètres de fils télégraphiques desservant douze stations.

Des contrats ont été passés avec MM. Dussaud frères pour l'exécution des jetées de Port-Saïd, avec M. Couvreux pour le creusement du seuil d'El Guisr, sur une longueur de 15 kilomètres, avec MM. Borel et Lavalley pour les déblais de 150 kilomètres du canal, de Port-Saïd à Suez.

CHANTIER DES BLOCS ARTIFICIELS DE M. DUSSAUD.

La chaux hydraulique du Theil est apportée de France par des bâtiments d'où les machines enlèvent les sacs pour les transporter au magasin des chantiers, sur le côté est du canal et à l'entrée du Grand bassin. Il y a toujours un approvisionnement de 40 à 50,000 sacs pour suffire aux besoins de la fabrication d'un mois.

Quant au sable, il est retiré du fond de la mer par une des dragues de MM. Borel et Lavalley employées au creusement du bassin. Ce sable descend du milieu de la drague dans des caisses portées sur des chalands. Dès qu'un chaland a son chargement complet, son équipe le con-

duit au-dessous d'une grue à vapeur. Chacune des caisses est saisie, transportée circulairement en l'air, puis ouverte sur le fond par un mécanisme très simple et le sable encore humide s'amoncèle en un cône élevé, de l'autre côté de la grue. Les wagons de chaux et de sable convenablement alternés sont tirés par une chaîne que fait mouvoir une machine à vapeur fixe, le long d'un grand plan incliné construit en charpente solide. En même temps que le train monte, un autre train descend vide sur une voie parallèle.

Sur la plate-forme sont installés dix manèges. Chaque manége consiste en trois roues en fonte formant l'étoile autour de l'engrenage de mouvement, et dont les jantes sont disposées de manière à couvrir le fond d'un conduit circulaire dans lequel se pétrit la matière. On fait avancer un des wagonets de sable; on le décharge dans le conduit circulaire. En même temps, on jette la quantité de chaux voulue pour obtenir le mélange qui convient à la fabrication des blocs et l'on ouvre un robinet qui arrose d'eau ce mélange afin de lui donner du liant. La composition est de 45 pour 100 de chaux hydraulique du Theil et 55 pour 100 de sable et d'eau de mer. Au bout de dix minutes la matière est suffisamment triturée. Alors on ouvre une trappe dans le fond du conduit et l'on abaisse derrière les roues un rateau qui, emboîtant exactement la forme évidée du conduit, force le mélange à glisser jusqu'à l'ouverture par où il tombe dans un wagon amené d'avance sous la trappe. Dès qu'un wagonet a sa charge, on le pose sur un truc roulant le long d'une voie ferrée, en face de la rive de la mer. De cette voie, partent dans le sens perpendiculaire des rangées de moules de bois d'une capacité de 10 mètres cubes, dont les côtés

mobiles sont reliés entr'eux par des montants en fer. Chaque rangée de moules supporte une voie ferrée.

Le truc chargé d'un wagonet plein de mortier arrive devant une voie correspondant à des moules non remplis. On l'arrête, on enlève les coins qui retiennent le wagonet, et, poussant celui-ci hors du truc, on le fait rouler jusqu'au moule à remplir dans lequel on le décharge par un mouvement de bascule. Pendant qu'on ramène le wagonet vide à sa place sous le manège, des hommes armés de pilons de paveurs, dament le mortier dans le moule, de manière à bien assurer sa liaison avec les couches inférieures, jusqu'à ce que le moule soit plein à raser les bords. A ce moment, on trace sur la matière encore humide le numéro d'ordre du bloc ainsi fabriqué.

Il faut quinze jours, sous le ciel d'Égypte, pour que la matière soit consistante, que l'on puisse retirer les parois du moule et exposer le bloc à l'air, afin de le sécher sur toutes ses faces. Mais ce n'est qu'au bout de trois mois environ qu'il acquiert toute sa dureté et qu'on peut le jeter à l'eau. On fait une trentaine de blocs par journée de travail de dix heures, neuf cents par mois.

Le mortier, une fois séché, devient tellement dur qu'on a de la peine à l'entamer avec des outils de carrier et qu'on peut en scier des morceaux comme on ferait avec de la pierre de taille.

CREUSEMENT DU SEUIL D'EL GUISR A L'EXCAVATEUR COUVREUX.

Pour introduire les grandes dragues de MM. Borel et Lavalley dans le chenal du seuil d'El Guisr que les fel-

lahs avaient approfondi sur 20 mètres de hauteur jusqu'à 2 mètres au-dessous du niveau de la mer, c'est-à-dire jusqu'au moment où paraissait l'eau d'infiltration, M. Couvreux avait à creuser un chenal de 20 mètres de largeur avec 2 mètres de profondeur, ce qui constituait un cube de près de cinq millions de mètres cubes à enlever.

L'exécution de ce travail comportait l'emploi de plusieurs procédés.

On a d'abord enlevé, au couffin et à la brouette, la partie supérieure de sable, de manière à former, le long de l'immense dune, plusieurs étages reliés entr'eux par des rampes d'une inclinaison assez faible pour établir des voies ferrées destinées à la circulation de trains de wagons à terrassement. Le palier de chaque étage a une largeur susceptible de recevoir cinq rangs parallèles de rails comme pour les voies de terrassement ordinaire. Les deux rangs contre le flanc de l'escarpement servent au chemin de fer de décharge; sur les trois rangs les plus rapprochés du bord on place l'excavateur.

Cet excavateur consiste en une large locomotive à trois rangs de roues sur le côté de laquelle se meut, au moyen de la machine de la locomotive, un chapelet de godets semblables à ceux des dragues. Le bâti qui porte le chapelet est incliné de telle sorte, que les godets arrivés au bas de leur course mordent dans le talus inférieur, se remplissent de sable et, remontant jusqu'au-dessus du corps de la locomotive, se vident par le fond dans des wagons de terrassement amenés successivement sous la décharge, le long de la voie parallèle à celle de l'excavateur. Quand un train est chargé, une locomotive spéciale vient le prendre pour le conduire, en suivant les rampes

ménagées dans la montagne de sable, jusqu'au point de vidage.

BANC DE ROCHES DE CHALOUF, ENTRE LES LACS AMERS ET SUEZ.

Les ouvriers indigènes des contingents avaient enlevé depuis deux ans toute la partie supérieure du seuil de Chalouf et creusé la tranchée jusqu'au niveau de la mer. Au-dessous de ce niveau, on a trouvé un banc de rocher très dur qui descend, en s'inclinant, jusqu'à plus de 8 mètres de profondeur, et qui présente, dans la position occupée par le tracé du canal, une masse d'environ 25,000 mètres cubes. Il était indispensable de recourir à la mine pour faire sauter ce banc de rocher. MM. Borel et Lavalley ont dû, en conséquence, employer des ouvriers mineurs qu'ils ont fait recruter dans le Nord de l'Italie. Les Piémontais sont d'excellents mineurs. Aussi a-t-il été possible d'amener, sans retard, sur les lieux, le bataillon dont on avait besoin. Il y a, en ce moment, plus de soixante mineurs. L'attaque est descendue profondément sur plusieurs points. Voici comment on procède. Pour les premières couches, pas de difficulté sérieuse. On fait des trous dans le rocher avec des barres à mine; on introduit des mèches, après avoir chargé de poudre; puis, au signal donné, les ouvriers s'écartent pour éviter les éclats de l'explosion. Pendant qu'on prépare une autre mine, les ouvriers jettent les déblais sur des brouettes, que des Arabes font rouler sur des madriers, jusqu'à la ligne extrême de la berge.

Quand on a enlevé le rocher jusqu'à une certaine pro-

fondeur, on ménage, dans l'escarpement de la berge, un plan incliné sur lequel on établit une voie ferrée. Sur le palier dressé à l'extrémité inférieure du plan, la voie ferrée se sépare en plusieurs autres formant éventail, de manière à occuper toute la largeur du profil, et à se réunir contre la muraille rocheuse à attaquer. Des mineurs font éclater des portions de cette muraille, des terrassiers divisent les éclats et les chargent sur les wagons. A peine un chargement est-il prêt que des mules le conduisent au bas du plan incliné. Là, on accroche les wagons à une chaîne que fait mouvoir une locomobile placée en haut de la berge. En un instant, ils sont rendus sur la crête, où des mules les attendent pour les mener à la décharge, sur des voies de fer installées en éventail et s'éloignant de la berge, de manière à répandre les déblais en cavaliers perpendiculaires à la direction du canal.

DRAGUES A LONG COULOIR DE MM. BOREL ET LAVALLEY.

Ces dragues, munies d'un couloir métallique, ayant, à la hauteur de l'axe du tourteau, 14m70 de hauteur au-dessus de l'eau, pouvaient enlever et déposer 2,000 mètres cubes par 24 heures.

Lorsque le terrain est élevé, les couloirs, ne pouvant pas agir, sont remplacés par des appareils élévateurs à plans inclinés, qui reçoivent les caisses dans lesquelles les dragues ont fait couler les déblais. Quand les caisses chargées sont sur le point d'arriver au haut du plan incliné, le mouvement étant renversé, elles redescendent vides.

On n'emploie pas, pour porter les caisses à déblais,

des bateaux qu'il aurait fallu sans cesse débarrasser de l'eau que doivent amener les godets des dragues, pour faciliter des déblais sablonneux dans les déversoirs, mais des bateaux flotteurs.

Chacun de ces flotteurs porte sept caisses à déblais. Il se compose de deux longues boîtes rectangulaires en tôle, de 17^{m}50 de long, 1^{m}10 de large sur 1^{m}25 de haut. Ces deux boîtes sont maintenues à la distance de 3 mètres, un peu supérieure à la largeur des caisses, par huit cloisons à claire-voie, entre lesquelles viennent se placer les caisses à déblais, qui, étant pleines, sont presque entièrement plongées dans l'eau.

Cette disposition débarrasse de l'eau qu'amènent les godets. On peut ainsi avoir des déversoirs très courts et très inclinés, sans que la drague soit très haute.

Le matériel déjà livré ou commandé par MM. Borel et Lavalley est ainsi composé :

18 petites dragues;

58 grandes dragues, dont 20 à couloirs de 70 mètres.

Les autres sont desservies par :

37 grands porteurs de vase à vapeur pouvant tenir la mer;

42 gabares à clapets de fond;

30 gabares à clapets latéraux de 75 mètres cubes, munies, les unes et les autres, de machines à vapeur;

18 élévateurs avec leurs 90 chalands flotteurs et leurs 700 caisses ;

20 grues à vapeur;

10 chalands-citernes à vapeur;

5 chalands-transports à vapeur;

150 bateaux en fer pour le transport des charbons et des approvisionnements de toute sorte;

15 canots à vapeur de différentes grandeurs;

30 locomobiles;

Tels sont les principaux appareils desservis eux-mêmes par une multitude d'embarcations, et pour l'entretien desquels on a recours aux grands ateliers de Port-Saïd et à des ateliers auxiliaires répartis dans les sections.

L'ensemble des machines fait un total d'environ 10,000 chevaux-vapeur.

Le rendement annuel moyen de chacune des 38 grandes dragues desservies par les porteurs et les élévateurs peut être évalué à 300,000 mètres cubes, celui des grandes dragues à long couloir, à 350,000 mètres cubes, ce qui donnera un produit annuel d'environ 18 millions de mètres cubes; sans compter le travail de 18 petites dragues et les terrassements exécutés avec wagons, à la brouette, ou avec les mulets, ânes et chameaux.

MM. Borel et Lavalley ont calculé que leur matériel coûtera 40 millions.

Les frais préparatoires, y compris 2,800,000 fr. de constructions et barraquements pour loger les employés et ouvriers, s'élèvent à 5 à 6 millions; et l'on consommera pour environ 20 millions de francs de charbon.

Le résultat, en trois ou quatre années, sera pour l'entreprise Borel et Lavalley un produit d'environ 50 millions de mètres cubes qui restent à extraire et qui nécessiteront l'emploi de 4,000 ouvriers.

JOURNAL.

Suite.)

Octobre 1864.

M. Casimir Leconte, un des hommes qui ont le plus contribué à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer en France, vient de visiter l'isthme. Il me communique ses notes. Il m'a paru intéressant de conserver, dans mon journal, des épisodes curieux des premiers temps de notre entreprise ; au moment où, les grandes difficultés politiques étant écartées, nous allons donner une impulsion définitive à nos travaux. — Je transcris quelques pages des notes de mon ami Casimir Leconte :

« Je suis venu dans l'isthme de Suez, dit M. Casimir « Leconte, avec l'espérance, une espérance mêlée de bien « des craintes! J'en reviens avec la foi la plus com- « plète.

« Je n'hésite donc plus à le dire, oui, le canal se « fera; et il se fera à l'honneur de la France et de ceux « de ses braves enfants dont l'énergie n'a jamais failli « et aura triomphé de tous les obstacles. . . . .

« La vie excentrique crée souvent et développe tou- « jours les germes de l'originalité dans les caractères. Il « n'est donc pas étonnant que l'œuvre du canal de Suez, « arrachant à la vie occupée mais paisible un grand « nombre d'hommes intelligents pour les transporter de « leur cabinet dans le désert, ait opéré dans leurs habi-

« tudes une transformation radicale. Le général Duvi-
« vier, qui a laissé de si profonds et de si justes regrets,
« disait, avec une grande autorité : *L'Afrique est un cri-*
« *ble, les petits et les faibles passent au travers, mais*
« *ceux qui restent ont des bras et des cœurs d'acier, on*
« *peut tout oser avec eux.*

« Si l'on avait prédit à MM. les ingénieurs qu'ils
« auraient un jour à faire de la topographie du haut d'un
« dromadaire, qu'ils n'auraient pour chambre à coucher
« et pour bureau d'études qu'une mince tente de toile,
« qu'ils auraient à porter leur eau et leurs vivres à l'ar-
« çon de la selle, sous peine de mourir de soif et de
« faim, il est permis de croire qu'ils eussent été quelque
« peu surpris. Ils ont accepté bravement la position et
« ont donné l'exemple de cette abnégation rigoureuse
« qui fait les grandes choses.

« Mais c'est dans les rangs secondaires que le spectacle
« est admirable, parce que l'individu est aux prises avec
« les nécessités de la vie. J'en ai joui dans de nombreu-
« ses occasions, et toujours avec un charme d'autant
« plus vif que, m'étant trouvé maintes fois dans des
« positions analogues, je pouvais mieux les comprendre.

« Voici, par exemple, un brave garçon connu dans
« l'isthme sous le nom de *l'homme au plâtre.* Il vit, seul
« Européen, aux abords du lac Menzaleh, et au milieu
« d'un marais d'où l'on extrait la pierre à plâtre. Il fait
« tirer et cuire la pierre, charge ses barques et les
« envoie sur les points qui lui sont désignés, puis, sa
« tâche terminée, il renvoie ses arabes, reprend philoso-
« phiquement son livre et sa pipe, et le voilà replongé
« dans sa solitude jusqu'à ce que les besoins du service
« le réclament de nouveau. Ses jours de luxe et de confor-

« table sont ceux où il peut s'abriter sous la berge du « canal pour surveiller le chargement de ses barques et « serrer au passage la main d'un compatriote. Ces jours-« là sont marqués comme grandes fêtes, l'on sort du « coffre unique qui contient toute la fortune de notre « ermite, quelques vieilles bouteilles envoyées d'Ismaïlia « ou de Port-Saïd et réservées à ces occasions solen-« nelles. J'ai rarement choqué le verre avec un plus vif « sentiment de cordialité qu'en cette circonstance. « J'ignorerai peut-être toujours le vrai nom de celu « dont la mâle figure calme et résolue m'a frappé, mais « jamais je ne perdrai le souvenir de *l'homme au* « *plâtre.*

« *La Bavière* est encore un bon type; c'est ainsi « qu'on nomme un employé chargé de diriger les sonda-« ges dans le canal maritime. Cet utile agent a élu « domicile sur un bateau qu'il promène le long des « travaux.

« En allant à Port-Saïd, nous rencontrons le bateau « sondeur dans le lac Menzaleh. *La Bavière*, me « dit-on, est un homme fort capable et d'une scru-« puleuse exactitude. Il faut cela dans ses fonctions, « car le moindre rapport inexact ou fait à la légère « pourrait entraîner de graves conséquences. Avec « *La Bavière*, rien de cela n'est à craindre. La seule « débauche qu'il se permette, c'est une promenade sur la « berge du canal, après le soleil couché, et lorsque je « suis passé près de lui, il y avait quatre mois qu'il « n'avait pris cette distraction. J'ai à peine entrevu cet « homme et sa loyale figure, car c'est tout au plus s'il a « pris le temps de répondre aux questions bienveillantes « sur sa santé, qui partaient de notre cœur ; il avait deux

« ou trois sondes en travail, et toute considération
« devait céder devant celles qui l'enchaînaient à ses
« appareils.

« Un troisième a encore une physionomie plus accen-
« tuée. Il avait toujours été, depuis son entrée dans
« l'Isthme, chef du poste le plus avancé dans le désert et
« le plus éloigné de tout campement. Il s'était échappé
« de Lambessa, en Algérie, avec un compagnon qui avait
« péri en route, en faisant à pied toute la côte d'Afrique
« jusqu'en Égypte, c'est-à-dire, à vol-d'oiseau, 500 lieues
« doublées par les sinuosités auxquelles ont dû se sou-
« mettre les deux courageux piétons. Plusieurs fois, le
« président de la Compagnie, qui l'avait pris en affection,
« lui proposa un avancement qu'il a toujours refusé,
« préférant la vie du désert en avant-garde à une rési-
« dence dans les établissements du canal.

« A côté de ces types sérieux, j'en choisis un autre
« *la Gazelle*. Qu'est-ce que *la Gazelle* ? J'ai vu des gens
« hésiter à répondre à cette question, encore bien qu'ils
« eussent vu souvent celle qui en était l'objet. On con-
« vient généralement que c'est une femme, malgré cer-
« taines allures et certain accoutrement qui ne la ren-
« draient point déplacée parmi les plus vauriens. Le
« sexe admis, nous la voyons apparaître à l'improviste
« sur tous les points de l'Isthme et presque à la fois
« avec une rapidité telle qu'on pourrait croire au don
« d'ubiquité. A quoi tient cette facilité de locomotion ?
« A ce que *la Gazelle* connaît tout le monde et est
« connue de tout le monde ; à ce que vive, gaie, ser-
« viable, dévouée à l'occasion, on est plus tenté de rire
« de ses escapades que de blâmer sévèrement sa mise de
« bohême ; parce que classée comme type de bonne

« fille, beaucoup d'habitants du désert ne lui refusent « pas un service, se croyant certains de la réciprocité. *La* « *Gazelle* poursuit donc ainsi sa carrière aventureuse, « vivant au jour le jour et narguant l'avenir. Quel métier « fait-elle pour assurer son existence ? On pourrait « répondre : tous et aucun. Quels sont les antécédents « de *la Gazelle?* beaucoup de bruits circulent sur son « compte, mais aucun n'a pris assez de consistance « pour donner la certitude. On ignore son vrai nom, « mais on croit savoir qu'elle appartient à une bonne « famille parisienne et a reçu une certaine éducation « que révèlent souvent ses manières et son langage. Est- « elle fille, épouse ou veuve ? personne ne pourra vous « le dire d'une manière précise. Elle peut avoir de « trente-deux à trente-quatre ans. Elle fut évidemment « très jolie et ne manque pas encore aujourd'hui d'un « certain charme, quand elle soigne sa tenue, malgré son « visage fatigué et son teint brûlé par le soleil d'Afrique. « J'aime à croire que c'est une de ces créatures « déclassées, incapables de subir aucune contrainte et « grisées par le grand air et la liberté bien plus que par « l'inconduite. On nous pardonnera d'être indulgent « pour *la Gazelle*, colporteuse ou lingère, maîtresse de « langue ou parfumeuse, modiste et même au besoin « garde-malade, au fond toujours bonne et dévouée. »

II

M. TASTU, CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE
A ALEXANDRIE

Caire, 24 octobre 1864.

Revenu avant-hier de l'Isthme. J'ai passé hier la matinée et déjeuné avec le Vice-Roi, au barrage.

Nubar-Pacha a été chargé par Son Altesse de m'apporter tous les documents qui lui avaient été remis par la Porte, afin que je les examine avant de commencer, *Mercredi*, nos conférences relatives à un projet de convention, en exécution de la sentence arbitrale. Ragheb-Pacha est désigné, avec l'assistance de Nubar, pour traiter au nom du Vice-Roi, son Altesse étant d'ailleurs toujours prête à recevoir mes observations ou explications directement afin de ne pas perdre de temps.

Une demi-heure après être revenu du barrage dans mon hôtel, Nubar-Pacha est entré dans ma chambre où je lui avais donné rendez-vous, et m'a laissé les notes et projets de la Porte. Ces notes et projets, entre nous, ne sont pas admissibles. Toutefois comme, en ce qui me concerne, je désire m'en tenir à ce que je vous ai dit, à Alexandrie, et qu'il pourra y avoir quelque tirage avant de finir, je croirais très opportun que vous vinssiez faire une petite tournée ici, afin de ne rien faire sans me concerter avec vous.

III

A S. EXC. M. DROUYN DE LHUYS,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Caire, 8 novembre 1864.

Le Vice-Roi avait donné l'ordre à Nubar de me consigner une copie d'un projet de convention élaboré, à Constantinople, en exécution, m'avait-on dit, de la sentence arbitrale. Dès que ce document me fut communiqué, je déclarai à S. A. que je ne pouvais pas l'admettre comme base de négociation. La compagnie, ai-je ajouté, s'en rapporte tout à fait à la sentence arbitrale, qu'elle exécutera religieusement. En ce qui la concerne, elle n'a pas besoin pour appliquer la sentence, d'une convention spéciale. Ce n'est pas elle qui a demandé de faire une convention laquelle, dans l'origine, ne devait être que la reproduction de la sentence, c'est la Porte qui en a fait la proposition, afin, disait-elle, d'être en mesure, par ce moyen, d'octroyer la fameuse autorisation dont l'absence avait été exploitée pour causer des difficultés à l'entreprise. Or, puisque la convention n'était qu'un moyen d'arriver au but désiré par les parties, je croyais inutile de troubler des rapports loyalement rétablis de part et d'autre, en nous obstinant, l'un, à vouloir faire signer au Vice-Roi la convention élaborée à Paris, l'autre, à exiger la discussion d'un projet imaginé à Constantinople, et qui semblait au président de la Compagnie s'écarter complètement de l'esprit et de la lettre de la sentence arbitrale.

Dans cette situation, remontant aux précédents de la question, je proposai au Vice-Roi d'écrire à peu près en ces termes à son seigneur suzerain :

« Votre Majesté m'a enjoint, par la note du 6 avril « 1863, de faire en sorte d'obtenir de la Compagnie de « Suez trois conditions auxquelles est attachée son auto- « risation pour les concessions qui ont été faites : « 1° Abolition de la corvée ou travail obligatoire. — « 2° Rétrocession des terrains. — 3° Rétrocession du « canal d'eau douce. Ces trois conditions étant remplies, « je prie Votre Majesté de vouloir bien m'envoyer son « firman approbatif. »

Le Vice-Roi, sans me donner l'explication de son refus, et tout en me traitant avec la plus parfaite courtoisie, ne voulut point adopter ma combinaison. Dès lors, dans l'intérêt de la bonne harmonie dont personne plus que moi ne désire la continuation, toute discussion devait être close entre nous, jusqu'au moment où Votre Excellence m'aurait fait connaître la volonté de l'Empereur sur la manière dont Sa Majesté entend que sa sentence soit exécutée.

M. Tastu a transmis à Votre Excellence la copie de la lettre par laquelle S. A. le vice-roi m'a officiellement communiqué le projet de convention émané de la Sublime Porte. Je reste en Égypte, où la marche rapide des travaux du canal réclame ma présence, et j'y attendrai le résultat des dispositions dont Votre Excellence croira devoir me faire part, en ce qui concerne l'exécution de la sentence arbitrale de S. M. l'Empereur.

P. S. — Je viens de donner lecture au vice-roi de la présente dépêche, avant de l'expédier ouverte à M. Tastu

pour la faire parvenir à Votre Excellence. Le Vice-Roi n'a fait aucune observation et s'est ensuite entendu avec moi, conformément à la promesse faite à M. le Consul général de France, pour l'établissement dans l'Isthme d'un gouverneur (mudir), à Ismaïlia, et de délégués de son autorité à Port-Saïd, Kantara, Toussoum et Chalouf-el-Terraba.

IV

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Ismaïlia, 14 novembre 1864.

M. Sala vous apportera cette lettre. Il pourra vous être utile pour vos rapports avec le ministère des affaires étrangères, dans l'une des grosses questions qui nous occupent actuellement : celle du firman de Constantinople, à l'occasion de l'exécution de la sentence impériale.

Il vous entretiendra d'une autre grosse question, celle d'Aiton, l'entrepreneur du lot de dragages de Port-Saïd, et de la manière dont nous avons à pourvoir au remplacement de cet entrepreneur. Il vous parlera de la proposition de M. Dussaud pour l'extraction des quatre à cinq millions de mètres cubes, dans la partie du Canal maritime comprise entre les jetées de la Méditerranée et dans les bassins intérieurs de Port-Saïd, ainsi que de la convenance de traiter, pour le reste, soit avec MM. Borel et Lavalley, soit avec M. Gouin.

Nous ne sommes autorisés par aucune preuve à penser et surtout à dire que les conflits survenus en dernier lieu entre Grecs et Arabes, aient été provoqués autrement que par des incidents particuliers et personnels aux assaillants ou aux assaillis.

L'essentiel, c'est que tout est fini maintenant et que les chantiers qui avaient été, pendant peu de temps, abandonnés, reprennent leurs travaux. Tout est rentré dans l'ordre. Le Vice-Roi va installer ses autorités dans l'Isthme.

V

A M. BORD, CHANCELIER DU CONSULAT BRITANNIQUE,
AU CAIRE,
DÉLÉGUÉ PAR M. LE CONSUL GÉNÉRAL D'ANGLETERRE.

Port-Saïd, 15 novembre 1864.

Par contrat, en date du 15 janvier 1864, la Compagnie universelle du Canal de Suez a traité avec M. Aiton, entrepreneur, pour l'exécution de travaux de dragage s'élevant à environ 30 millions de francs.

M. Aiton, en vue de l'accomplissement de ses obligations, a fait venir à Port-Saïd un certain nombre d'ouvriers anglais. — Aujourd'hui ces ouvriers amenés par M. Aiton, et du payement desquels il a, par suite, toute a responsabilité, sont au nombre d'environ cent soixante.

Des difficultés se sont élevées entre la Compagnie et M. Aiton, dans le détail desquelles je ne crois pas, M. le chancelier, devoir entrer ici, mais qui ont paru à la Compagnie exiger la résiliation du marché. A l'heure qu'il est, notification de cette résiliation doit avoir été faite, par les voies légales, à M. Aiton, au domicile judiciaire qu'il a choisi à Paris. — Vous pouvez et devez donc considérer ce marché comme dès à présent résilié. — J'ajoute que cette mesure est absolument dans les facultés de la Compagnie, non seulement aux termes de l'article 19 du contrat entraînant la résiliation pure et simple et sans indemnité, par le seul fait de la non exécution de la quantité d'ouvrage proposée pour la première période

du travail — période échue au 13 octobre dernier; — mais encore, à un point de vue plus général, aux termes des lois françaises dont M. Aiton, par son contrat même, a accepté l'application aux difficultés qui pouvaient surgir, lesquelles lois énoncent que tout marché d'entreprise est résiliable moyennant indemnité, s'il y a lieu. — La question d'indemnité, si M. Aiton croit devoir la soulever, sera ultérieurement tranchée par le tribunal compétent. — Il me suffit d'établir ici le droit absolu de la Compagnie à faire prononcer la résiliation, et de vous informer, pour qu'au besoin il ne reste aucun doute à M. Aiton à cet égard, que la Compagnie s'est mise en mesure d'user de ce droit, par les voies légales.

M. Aiton n'a pas attendu cette signification de résiliation pour ralentir dans une large mesure la marche de ses travaux. Par lettre, en date du 9 septembre dernier, il a fait savoir à M. le directeur général des travaux que si la Compagnie n'accédait pas à un certain nombre de demandes par lui formulées, il éteignait les feux de la majeure partie de ses dragues.

J'ai fait de vains efforts, moi-même, pour faire comprendre à M. Aiton que ces demandes étant contraires à la lettre de son marché, la suspension partielle de travail dont il menaçait la Compagnie imposerait à cette dernière l'obligation de prendre telles mesures que de droit pour sauvegarder ses intérêts, et c'est sur l'inutilité de mes instances que j'ai décidé la résiliation du contrat.

Telle est la situation, et elle ne réclamerait en rien l'intervention du consulat général britannique, si M. Aiton, en même temps qu'il se mettait ainsi en état d'hostilité vis-à-vis de la Compagnie, en même temps qu'il suspen-

dait effectivement les travaux, qui seuls pouvaient déterminer de nouvelles délivrances de fonds en sa faveur, se fût assuré les ressources nécessaires aux payements que lui imposaient ses obligations vis-à-vis des tiers. Il n'en a rien été. Par lettre, en date du 22 octobre dernier, il prévenait la direction générale des travaux que si la Compagnie ne le mettait pas à même d'acquitter la portion demeurant due sur les frets de navires qu'il attendait, il se verrait dans la nécessité de renvoyer ces navires sur la plus proche place de commerce, pour y faire vendre les cargaisons. La Compagnie, nonobstant l'état flagrant d'hostilité dans lequel s'était placé M. Aiton, a bien voulu, pour lui venir en aide, lui tenir lieu de banquier dans cette circonstance, et elle a fourni les fonds. — Il n'est pas inutile de rappeler ici qu'antérieurement M. Aiton, ayant fait valoir à la Compagnie un besoin pressant d'argent, avait obtenu, à titre de concours bénévole et ne ressortant en aucune façon des obligations du contrat, une avance de 500,000 francs.

Enfin, en dernier lieu, le 6 courant, M. Aiton prévenait M. l'ingénieur chef de la division de Port-Saïd que le lendemain 7 était le jour de paye de ses hommes; qu'il était hors d'état de pourvoir à cette paye, et que si la Compagnie ne lui fournissait pas les fonds ou ne désintéressait pas directement ses ouvriers, il ne répondait pas de ce qui pourrait arriver.

Le fait était extrêmement grave. — L'ouvrier auquel est dû un salaire n'admet pas que ce salaire ne lui soit pas compté, quand l'heure de la paye a sonné. — Il pouvait en résulter des désordres. — La Compagnie n'a pas voulu encourir vis-à-vis de vos nationaux le reproche d'avoir laissé la porte ouverte à des événements fâcheux.

— Il y avait pour elle une somme importante à débourser — 63,000 francs environ — dont la rentrée était plus ou moins compromise. — Elle n'a pas hésité; la paye a eu lieu par ses soins directs.

Mais ce qu'elle a fait une fois, elle ne saurait le refaire, — M. Aiton a suffisamment témoigné de son insuffisance d'argent pour qu'il n'y ait pas lieu de s'en rapporter à lui pour le payement de ses hommes à la paye prochaine.— Il y a plus; consulté par M. le directeur général des travaux, à cet égard, il a répondu que jusqu'à ce que les affaires en litige fussent réglées, la Compagnie devrait, soit avancer l'argent pour le salaire des hommes, soit payer ce salaire elle-même.

Dans ces conditions, la Compagnie universelle ne peut que décliner vis-à-vis de vous toute responsabilité à l'égard des tiers, et des préjudices et accidents de toutes sortes qui pourront être pour vos nationaux la conséquence de cette situation. — Les ouvriers amenés par M. Aiton ne sauraient demeurer à Port-Saïd sans y être payés. M. Aiton refuse de le faire autrement qu'avec les fonds de la Compagnie, et cette dernière n'est plus disposée à se mettre ainsi en avance. D'autre part, le marché Aiton est de fait résilié. Le maintien à Port-Saïd desdits ouvriers n'a donc plus sa raison d'être. — Précisément un bateau à vapeur anglais est dans le port, avec lequel il sera sans doute facile de s'entendre pour le rapatriement de ces hommes. — Il vous appartient, Monsieur le chancelier, d'y pourvoir. La Compagnie se met dès à présent à votre disposition pour vous couvrir — sous réserve de toutes répétitions à exercer vis-à-vis de M. Aiton — des dépenses auxquelles vous seriez entraîné de ce fait et dont l'entrepreneur ne voudrait pas fournir les fonds.

VI

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Alexandrie, le 3 décembre 1864.

J'ai reçu hier votre excellente lettre relative à votre conversation avec M. Drouyn de Lhuys, dont Merruau m'a complété les détails. — On ne pouvait pas mieux dire de part et d'autre. — Vous avez le talent de vous faire bien écouter et comprendre. Je dirai comme le ministre : « Voilà comment la question doit être posée. » Je ne doute pas que tout cela ne finisse bientôt à notre avantage.

Quoique mes rapports avec le Vice-Roi ne laissent rien à désirer, je me tiens dans une très grande réserve au sujet de notre projet de convention, en attendant le résultat de l'intervention du ministère, à Constantinople et à Alexandrie. J'ai eu quelques détails sur ce qui s'est passé à Constantinople, les voici: Nubar-Pacha, d'accord avec Fuad-Pacha et les agents de Bulwer, a rédigé lui-même le contre-projet et l'a ensuite apporté au premier drogman de l'ambassade de France, qui a cru pouvoir le discuter lui-même avec la Porte. Le changement de front du Vice-Roi, au retour de Nubar de Constantinople, n'a pas eu d'autre cause que l'assurance donnée par Nubar que l'ambassade de France avait approuvé le contre-projet.

Affaire Aiton. — Il n'est pas encore dit qu'il n'y aura pas de résiliation amiable. — Cependant je n'y compte

pas beaucoup. — Demain je repars pour Port-Saïd, et m'y trouverai le 10, jour de la paye des ouvriers anglais. — Je sais que M. Aiton est tout à fait dans l'impuissance d'y pourvoir.

J'emmènerai avec moi M. Dobignies, le nouveau chancelier du consulat général de France. J'ai demandé à M. Tastu de le déléguer à Port-Saïd pour les constatations légales, afin d'éviter, en cas de procès, les objections au moins morales que pourrait faire M. Aiton ou son défenseur contre la double qualité de M. Laroche, agissant comme ingénieur de la Compagnie et comme agent consulaire.

Je me suis occupé, avec beaucoup de soin, en dernier lieu, des moyens de communications régulières entre l'Égypte habitée et l'Isthme. — Cette absence de communications est la principale, si ce n'est la seule cause des souffrances réelles qu'éprouve notre personnel par suite de l'insuffisance et de la cherté excessive de tous les aliments et approvisionnements dans le désert. Le prix de la pension la plus infime des agents, qui était jusqu'ici de 150 francs par mois, chiffre déjà exorbitant, va être porté au prix de 180 francs. La table d'un degré supérieur ne coûtera pas moins de 240 francs par mois.

Le directeur général des chemins de fer égyptiens à qui j'ai demandé un service régulier entre Alexandrie et Zagazig, a montré ma lettre au Vice-Roi qui lui a donné l'ordre de faire un accord conforme à ma demande. Voic en quoi consiste cet accord conclu avant-hier, au Caire, entre Abderhaman-Bey et moi. — 1° A partir du 1er janvier 1865, la Compagnie pourra charger quatre fois par mois, à jour fixe, un ou deux wagons par le

train de marchandises se rendant d'Alexandrie à Zagazig.

2° Lorsque la Compagnie aura besoin de plus de deux wagons, elle en fera la demande quarante-huit heures à l'avance. etc. etc.

D'un autre côté, il est de la plus haute importance d'assurer une communication par mer entre Alexandrie et Port-Saïd, combinée avec un service régulier et journalier de Port-Saïd et de Zagazig vers Ismaïlia et Suez *vice versâ*. La Compagnie des Messageries impériales n'a pas répondu aux ouvertures que nous lui avions faites depuis longtemps. Le *Joseph* étant insuffisant et coûteux va être vendu. Donner une subvention à un entrepreneur ou à une association pour faire un service spécial et exprès, eût été trop coûteux, — il n'aurait pas fallu moins de dix mille francs par mois de subvention. J'ai pensé à faire des propositions à l'agent de la navigation à vapeur du Lloyd autrichien, entreprise très accommodante et avec laquelle j'ai depuis longtemps de très bonnes relations. — Je vous envoie la copie de la lettre que j'adresse aujourd'hui à M. Revoltella, à ce sujet, avec un projet de convention. Soumettez ce projet à nos collègues et faites-moi connaître leur avis.

Passons à une autre question. — Par suite de la résiliation amiable ou non du marché Aiton, il va falloir prendre en régie, en attendant l'adjudication à des entreprises à forfait, moyennant des conditions raisonnables.

Aiton, qui devait partir ce matin d'Alexandrie pour Port-Saïd, m'envoie M. Lange pour me demander de le voir à son hôtel, où il est au lit, avec la dyssenterie. Je m'y rendrai après le départ du courrier. Cette maladie de M. Aiton peut faire plus pour la résiliation amiable que les meilleurs raisonnements.

VII

AU MÊME.

Caire, 18 décembre 1864.

J'ai répondu à vos importantes dépêches télégraphiques, au sujet de l'adjudication du lot Aiton à MM. Borel et Lavalley ; j'ai immédiatement compris, sans avoir encore reçu les commentaires, les motifs qui ont engagé le comité à accepter les propositions de nos principaux entrepreneurs. Ces motifs, que M. Voisin m'explique aujourd'hui par sa lettre du 8 décembre, ont mon entière adhésion. M. Sciama, à qui j'ai montré votre télégramme du 12, m'a dit immédiatement que, suivant son avis, il n'y avait pas d'autre solution à adopter, après la résiliation effective du traité Aiton. J'ai recueilli avec plaisir cette opinion qui n'était pas suspecte. M. Sciama a beaucoup loué M. Voisin de l'avoir appuyée, regardant sa conduite dans cette affaire comme une nouvelle preuve de son intelligence et de son dévouement à la réussite de l'œuvre. Dans cette situation, je n'ai pas donné suite au projet de régie du lot Aiton dont je vous entretenais dans ma dernière lettre du 5 de ce mois.

Parti d'Alexandrie, le 6, pour faire une nouvelle tournée de l'Isthme et me trouver, le 10, à Port-Saïd, j'ai reçu à Ismaïlia une dépêche de Chérif-Pacha, ministre des affaires étrangères, m'annonçant que le Vice-Roi allait commencer les travaux du canal d'eau douce du Caire au

Ouady. J'ai envoyé une copie de cette dépêche à M. Gérardin pour vous la faire parvenir. En même temps j'étais prévenu que le commissaire ottoman Osman-Pacha allait se mettre en route pour faire sa visite dans l'Isthme, visite que le Vice-Roi avait fait suspendre, le jour où j'avais refusé d'accepter le contre-projet de convention venu de Constantinople. Ce voyage coïncidant avec la décision prise au sujet du canal du Caire était de bon augure. Je donnai les ordres nécessaires pour qu'Osman-Pacha fût bien reçu sur toute la ligne de nos opérations. Il fut d'abord plus que réservé, il n'accepta point à Ismaïlia l'hospitalité de notre ingénieur et campa à une assez grande distance de la ville, en amont du village arabe. Le lendemain, il se rendit, avec le chef de service que j'avais chargé de l'accompagner, à la grande tranchée du Seuil ; le spectacle de cette tranchée, des excavateurs de M. Couvreux et du wagonnage à vapeur sur les lignes de chemin de fer le frappa tellement, qu'il commença à s'émouvoir. Il accepta une collation chez l'ingénieur de la division, M. Gioia, s'embarqua ensuite avec sa nombreuse suite sur les barques que nous avions fait préparer, traversa avec étonnement les belles parties du canal qui ont toute leur largeur jusqu'à Kantara, où il mit de côté son campement et logea dans nos habitations. J'allai à sa rencontre à Ras-el-Ech sur un petit bateau à vapeur appartenant à M. Dussaud et qui venait d'arriver de France. Notre première entrevue a été des plus cordiales; la Compagnie a reçu de sa part force compliments, non seulement sur le travail en lui-même, mais sur tous les hommes qu'elle employait, sur l'ordre qui régnait partout. Après deux journées passées à Port-Saïd, pendant lesquelles rien n'a échappé à ses investigations les

plus minutieuses, je dirai les plus intelligentes, il s'est montré partisan déclaré de notre œuvre. Au retour d'une de nos courses, je lui disais : « Eh bien ! ne pensez-vous « pas que toutes les attaques dirigées contre nous n'ont « eu pour base que des préjugés et des erreurs, et « que ces préjugés ou ces erreurs tombent devant un « examen impartial fait sur les lieux ? » Il me répondit, avec une effusion bien rare chez un Turc : « Croyez, « Monsieur de Lesseps, qu'il ne restera bientôt plus à « ceux qui ont eu ces préjugés ou ces erreurs que le « regret de les avoir eus. » Osman-Pacha parle parfaitement le français, a été élevé à Paris, à l'époque où le Vice-Roi y faisait ses études, et il est le frère de Kiani-Pacha, ancien aide de camp de Mehémet-Ali, avec lequel j'ai eu des relations autrefois.

La veille de notre départ de Port-Saïd, j'avais réuni une trentaine de personnes à dîner, au chalet de Laroche. J'ai porté au dessert un toast au Sultan, qui a plu à Osman-Pacha. Il m'a demandé ensuite de le lui donner par écrit, et il m'a remis aussi par écrit le toast qu'il a porté au Vice-Roi. Voici l'un et l'autre. Je ne puis pas apprécier d'ici s'il convient de les publier, vous en jugerez.

1er *toast* : « Messieurs, je porte un toast à Sa Majesté « Impériale le Sultan.

« J'ai longtemps résidé comme représentant de la « France auprès du fondateur de la dynastie des vice-« rois d'Égypte, Méhémet-Ali. Il avait pour ambition « d'être le bras droit du Sultan, et sa pensée était de « créer une Égypte civilisée et puissante pour servir de « boulevard à l'empire ottoman contre les convoitises « étrangères.

« Ses successeurs ont suivi la même voie. Le meilleur

« moyen de consolider cette politique était l'entreprise du
« Canal des deux mers, qui a été commencée par Mohammed-Saïd et qui sera perfectionnée et achevée par
« S. A. Ismaïl-Pacha.

« Lorsque Napoléon Ier reçut des mains de l'ingénieur
« Lepère le projet du Canal des deux mers dont il avait
« ordonné l'étude pendant la campagne d'Égypte, il répondit : « *Ce n'est pas moi qui maintenant pourrai l'accomplir, mais la Turquie trouvera un jour son indépendance et sa gloire dans l'exécution de ce projet.* »

« Ces paroles prophétiques doivent être méditées par
« les serviteurs du Sultan, par les hommes d'État de la
« Turquie, si bien représentés ici par S. Exc. Osman-Pacha dont chacun de nous a pu, dans l'intimité du
« voyage, apprécier les éminentes qualités du cœur et
« de l'esprit.

« Le canal de Suez, en mettant Constantinople aux
« portes de la mer Rouge et des villes saintes de l'islamisme, contribuera puissamment à la grandeur et à la
« prospérité de l'empire ottoman. Buvons à la santé de
« son auguste souverain, Abdul-Aziz. »

2e toast (d'Osman-Pacha) :

« A la santé de son Altesse Ismaïl-Pacha.

« C'est de la sagesse du Vice-Roi que la Sublime Porte
« attend la solution des difficultés adhérentes à la question du Canal de Suez, et nous sommes heureux de
« pouvoir espérer que ces difficultés touchent à leur
« fin. »

Nous sommes partis de Port-Saïd le 12, dans la matinée; le petit vapeur de M. Dussaud et deux grandes barques contenaient, outre les officiers d'Osman-Pacha, une douzaine de voyageurs de divers pays, parmi les-

quels deux Anglais, sir Alexander Duff Gordon et le colonel Miles. Nous dînions le soir même à Ismaïlia. Le 13, le canot à vapeur du Prince Napoléon a remorqué sur tout le parcours du canal d'eau douce, de Néfiche à Suez, une grande dahabieh à trois chambres sur laquelle vingt personnes avaient pris passage, et lui faisait filer 7 kilomètres et demi à l'heure. Tout le monde a admiré la beauté et le bon entretien de ce canal. L'ingénieur, M. Cazaux, qui a exécuté et mené à bonne fin les travaux du canal d'eau douce, a été complimenté publiquement, à notre arrivée à Suez, par Osman-Pacha, qui a promis de demander pour lui au Sultan une récompense honorifique, récompense, a-t-il ajouté, « qui ne pourra jamais « être au-dessus de la reconnaissance des populations « appelées aujourd'hui à jouir, dans le désert et dans la « ville de Suez, des bienfaits de l'eau du Nil. »

Le Vice-Roi avait fait préparer son chalet à Suez pour recevoir Osman-Pacha, dont nous avons été les hôtes pendant deux jours, comme il avait été le nôtre dans l'Isthme.

Un train spécial, que j'avais à l'avance demandé au Vice-Roi, nous a tous conduits au Caire aujourd'hui.

Immédiatement après mon arrivée, j'ai été voir le ministre des affaires étrangères, Chérif-Pacha, qui m'a remercié de l'empressement avec lequel j'avais envoyé auprès de lui M. Larousse pour la mise en train des travaux du canal du Caire, en exécution de notre convention du 18 mars 1863 et de la sentence impériale. Lui et les autres membres du conseil des ministres, qui ont entendu M. Larousse, dans une séance où les premières dispositions ont été résolues, ont été très satisfaits de notre ingénieur. Il est question d'envoyer aux travaux

jusqu'à 60,000 hommes,— dits soldats de l'armée active et de la réserve. — Dans peu de jours 30,000 hommes seront échelonnés sur une ligne dont M. Larousse vient de faire achever le piquetage. On commence par la partie la plus rapprochée du Ouady, pour remonter ensuite vers le Caire.

Vous lirez, dans la copie ci-jointe d'une lettre de M. Sciama, les mesures proposées pour que nous ne manquions pas d'eau dans le cas où, malgré toute la diligence faite et les moyens extraordinaires employés, on n'aurait pas terminé les terrassements du nouveau canal avant l'étiage du Nil. Ces mesures ont été adoptées.

Vous voyez donc que le Vice-Roi exécute en plein la sentence qui est maintenant notre code. Je ne me presserai pas de parler du projet de convention tant qu'on ne m'en parlera pas; il me paraît évident maintenant que le projet mis en avant par Constantinople n'était qu'un piège pour remettre en discussion ce qu'avait décidé l'arbitre impérial. Je présenterai demain ou après-demain au Vice-Roi MM. David et de Lagau.

S'il n'est plus question du projet de convention, on trouvera bien une autre forme pour la fameuse autorisation officielle du Sultan, qui ne peut plus être douteuse, après les promesses faites au gouvernement de l'Empereur, les manifestations actuelles du Vice-Roi, et l'attitude du commissaire ottoman. Un fait à noter, c'est qu'Ismaïl-Bey a pris le titre officiel de gouverneur de l'Isthme. Le Vice-Roi est très content que nous en ayons fini avec Aiton sans secousses et sans conflit. Je vous ai fait savoir par le télégraphe que le personnel de l'ancien entrepreneur était réglé, et le matériel consi-

gné. Je vous enverrai plus tard, à ce sujet, un rapport de M. Sciama. Les ouvriers licenciés qui avaient des engagements de trois années reçoivent une indemnité de trois mois et les frais de voyage; nous ne nous en tirons pas à si bon marché avec les chefs, mais leur nombre est très restreint, il se réduit à trois.

D'après votre télégramme relatif à l'engagement de MM. Borel et Lavalley d'établir une communication régulière de bateaux à vapeur, sans subvention, entre Alexandrie et Port-Saïd, j'ai écrit à M. Revoltella, à Trieste, de suspendre la négociation entamée avec le Lloyd autrichien.

En vous recommandant d'imposer à MM. Borel et Lavalley la condition de commander dès à présent quinze grosses dragues nouvelles et de livrer, dans une première phase d'exécution, un passage de 5 mètres partout, j'ai eu en vue : 1° de nous garantir contre de nouveaux délais d'exécution, faute d'un matériel suffisant, car les vingt petites dragues ne feront pas jusqu'au bout un bon service ; 2° d'obvier à ce que peut avoir de fâcheux le terme final du 1er juillet 1868, au lieu du 1er janvier 1868. Vous ferez, d'accord avec nos collègues, ce qui sera possible ; ce que vous ferez sera bien fait.

M. Couvreux ayant formulé une demande d'avances de 500,000 francs, et l'instruction de cette demande, qui réclamait une appréciation minutieuse et détaillée de la valeur du matériel apporté en Égypte par cet entrepreneur, n'ayant pu être terminée de manière à permettre actuellement à l'administration de prendre une résolution définitive, je suis convenu avec M. Sciama de pourvoir dès à présent aux besoins immédiats de M. Couvreux, c'est-à-dire ses échéances de fin décembre, s'élevant

d'après état à 100,000 francs. La situation de M. Couvreux, qui nous donne toute satisfaction et toute sécurité par son travail intelligent et sa persévérance, nous permettra de modifier son contrat à notre convenance réciproque.

VIII

CONFÉRENCE DE M. FERDINAND DE LESSEPS

A LYON

d'après la sténographie de M. Sabbatier.

A la demande de M. Germain, président de la Société d'enseignement professionnel à Lyon, M. Ferdinand de Lesseps s'est rendu dans cette ville, le 9 novembre, et y a ouvert les cours par une conférence sur les travaux de l'Isthme de Suez, suivie d'un entretien avec les actionnaires, dans lequel il leur a donné toutes les explications qu'ils ont désirées.

M. de Lesseps s'est exprimé en ces termes :

MESSIEURS,

Depuis ma dernière conférence à Lyon, au commencement de cette année, deux grands faits se sont produits dans la question du Canal de Suez. Le premier est la visite de l'Isthme par les délégués du commerce de tous les pays; le second est l'établissement d'un passage complet et continu entre les deux mers, démontré par le transit à travers l'Isthme d'une cargaison de houille de la Méditerranée à la mer Rouge et le retour de la mer Rouge à la Méditerranée d'une autre cargaison composée de produits arabiques et indiens à destination de Marseille.

La visite des délégués a été l'attestation du caractère universel du projet, de son utilité tout exceptionnelle.

Jusque-là, on n'avait jamais vu, sur l'invitation d'une société privée, l'ensemble des corps légaux, élus du commerce du monde, nommer des mandataires pour aller au delà des mers former un congrès international, dans le seul but de vérifier l'état d'avancement d'une entreprise industrielle.

Une œuvre de progrès féconde pour tous, un intérêt commun à tous, affranchis de toute pensée égoïste ou exclusive, peuvent seuls amener une pareille manifestation.

La réunion des délégués, composée de cent représentants des chambres de commerce des diverses parties du globe, a eu pour résultat de proclamer à l'unanimité la possibilité d'exécuter le canal. Elle a reconnu que cette exécution n'était plus désormais qu'une question de temps et d'argent.

Trois mois après, le télégraphe, devançant les espérances de plusieurs des délégués, annonçait qu'un convoi de houille, naviguant sans interruption sur notre canal, avait passé de Port-Saïd à Suez.

On avait ainsi la réfutation matérielle et pratique de toutes les fictions sinistres qu'on s'était appliqué à accumuler systématiquement autour du projet pour lui enlever la confiance publique, et l'arrêter dans son essor. C'était alors et c'est toujours le but que se proposent ses adversaires. Or, quel crédit méritent, pour le passé, leurs arguments et leurs jugements? Comment et à quel degré l'expérience les a-t-elle contredits ou justifiés? Ce sera au moins un premier *criterium* pour nous aider plus tard à apprécier l'esprit et la valeur de leurs attaques présentes ou futures. Ce sera aussi un élément pour l'histoire; car lorsque le canal de Suez sera achevé, lorsque l'on possédera la pleine jouissance de cet instrument de civilisation et de paix, il sera bon qu'à côté du grand élan d'opinion qui a soutenu l'œuvre à travers tant d'obstacles, on fasse aussi leur part à ces passions qui n'ont cessé de lui opposer l'obstacle du dénigrement intéressé et des calculs mesquins de l'envie.

On nous disait : « Le canal est une chimère », et l'on appuyait cette allégation sur une multitude de motifs :

« La navigation et l'abordage étaient impossibles dans la baie de Péluse. Des bancs de vase agglomérée, espèce d'îles flottantes, devaient envelopper les navires et les arrêter dans leur marche. — Sous l'impulsion des vents et des courants, les sables et les apports du Nil devaient sans cesse envahir la plage.

« Toutes les constructions qu'on voudrait élever dans la

rade pour former l'entrée du canal seraient englouties. Les blocs, les pierres s'enfonceraient indéfiniment, et jamais on n'en verrait paraître à la surface de l'eau. (*Revue d'Edimbourg*, 1856.)

« Le sol de l'Isthme, formé en partie de vase fluide, en partie de sables mouvants, ne ferait du creusement des tranchées qu'un immense tonneau des Danaïdes.

« Si, par miracle, on surmontait les difficultés des sables et des vases, on devait rencontrer des gisements de roches infranchissables qui barreraient le chemin aux travailleurs.

« Pour les uns, le canal serait impraticable, parce que l'inégalité du niveau des deux mers le livrerait à tous les ravages de l'inondation.

« Pour les autres (Stephenson), plus au fait de l'égalité des niveaux, cette égalité devait laisser le canal à l'état de fossé desséché, stagnant, incapable de porter une barque.

« Il était insensé et inhumain de penser à former des établissements dans le désert, à les pourvoir de vivres et d'eau, à y maintenir des ouvriers. A l'appui de cette thèse, on citait Hérodote et la mort de 80,000 hommes perdus par le pharaon Néchao dans sa tentative avortée du percement de l'Isthme. »

De toutes ces prédictions ou objections, à l'heure qu'il est, laquelle reste debout? Pas une!

Le canal est-il une chimère? Les plus malveillants ont honte aujourd'hui de l'avoir prétendu.

Vous savez ce qu'en pense la réunion des délégués des chambres de commerce, hommes peu chimériques.

Le canal est déjà une réalité attestée par la communication établie entre les deux mers, par les premiers échanges qu'elle a inaugurés entre la Méditerranée et la mer Rouge.

C'est uniquement par des faits ou des chiffres que je vais répondre aux autres assertions que je viens d'énumérer.

La baie de Péluse était innavigable, inabordable. Or, depuis 1859, date de la fondation de Port-Saïd, jusqu'en juin dernier, la baie de Péluse a été abordée par plus de 2,000 navires qui ont débarqué dans la rade de Port-Saïd 360,000 tonneaux de matériel, d'approvisionnements, de marchandises de toute espèce, dont 100,000 tonneaux sont au compte du premier

semestre de cette année. A ce mouvement de transports ont participé à peu près tous les pavillons : anglais, français, belge, autrichien, italien, russe, grec, turc, syrien, égyptien. A cette navigation ont concouru les bâtiments de toutes les grandeurs, depuis le *steamer* à hélice de 3,000 tonneaux jusqu'à la frêle balancelle non pontée.

C'est vous dire assez, Messieurs, que, durant ces six années, l'expérience s'est faite dans toutes les conditions qu'on pouvait désirer. Aucun de ces 2,000 navires n'a rencontré l'ombre des îles flottantes qui devaient les envaser en pleine mer. Tous ont abordé, mouillé, séjourné, débarqué leurs chargements, passé et repassé dans cette baie de Péluse qu'on leur disait inaccessible.

« *Les ouvrages à construire sur mer s'abîmeront dans les sables, etc.* »

Dès que nous fûmes établis à Port-Saïd, notre première pensée a été de fonder un ouvrage destiné à faciliter l'abordage des barques et à nous assurer nos communications par mer. En conséquence, sur la ligne où devait s'élever la jetée de l'ouest, comme amorce de cette jetée, on résolut la construction d'un appontement partant de la plage, au pied du phare, et s'avançant vers le large jusqu'à la distance de 250 mètres. Sur cette ligne nous avons ensuite formé, dans les intervalles des pilotis qui soutenaient l'appontement, un lit de pierres perdues, et cet appontement reçut des rails qui, par le réseau des voies parcourant la ville, transportent les wagons chargés aux magasins et ateliers.

Toute cette construction, soumise aux chocs de la mer, n'a pas bronché. La fermeté du sol l'a parfaitement soutenue. Les blocs extérieurs, au lieu de disparaître, se sont revêtus de cette végétation moussue qui est le signe de leur assiette définitive, et le premier spectacle qui s'impose aux regards des visiteurs sur la plage du port est celui de cet appontement vigoureux, dominant au loin la mer, à une hauteur de plusieurs mètres.

Voilà pour la fluidité des sables de la plage, jusqu'à distance de 250 mètres. Poussons au delà.

La baie de Péluse est formée par un vaste arc de cercle des-

cendant du nord-ouest au sud-est. Son sommet, vers l'ouest, est la pointe de Damiette qui pénètre vivement au nord dans la mer; à l'est, le point de la déclivité la plus extrême est vis-à-vis des ruines de Péluse. C'est ce point qui, dans les premiers plans, avait été choisi pour l'emplacement de l'entrée du Canal maritime. A côté de certains avantages, ce lieu présentait un inconvénient très grave. La pente presque insensible du fond obligeait d'aller rejoindre par deux jetées, à 6,000 mètres du rivage, les profondeurs de 8 à 10 mètres nécessaires à l'entrée. C'eût été une des plus grandes, peut-être la plus grande difficulté de tout le travail; et les adversaires du projet, à l'affût de tous ses côtés plus ou moins vulnérables, n'avaient pas manqué de la signaler bruyamment.

Une étude plus complète de la côte, confirmée par le résultat des sondages, fit reconnaître qu'en remontant à quelque distance vers l'ouest, les profondeurs voulues se trouvaient non plus à 6,000, mais à 2,700 mètres de la plage. Outre cet avantage capital, le nouvel emplacement offrait de meilleures conditions nautiques : une rade sûre, un mouillage solide, un éloignement beaucoup moindre de l'ancrage à la rive, et, par son rapprochement du promontoire de Damiette, une plus grande protection contre les vents du nord-ouest régnant dans ces parages pendant la plus grande partie de l'année. Cet emplacement était celui où s'élève maintenant Port-Saïd.

Or, l'appontement achevé, la navigation se développant, et, par là, le besoin se faisant de plus en plus sentir de pousser plus avant la jetée qui devait offrir aux navires, avec un plein abri, les moyens d'accoster et de se décharger, il fut résolu qu'un nouvel ouvrage serait entrepris à 1,500 mètres. En voici la description :

En face de l'appontement et toujours sur la ligne de la jetée, à la distance de 1 kilomètre 1/2 de la rive et aux profondeurs d'eau de 5 à 6 mètres, nous avons commencé par enfoncer dans le sable d'énormes pieux en fer terminés par une hélice. Loin de couler, ils s'y sont enracinés. Sur les premiers pieux nous avons établi un tillac, et sur ce tillac un cabestan qui nous a servi à assujetir dans les fonds une quantité de pieux à vis assez considérable pour nous fournir une surface

de 20 mètres de large sur 60 de long. Les interstices entre les pieux ont été remplis par des pierres apportées des carrières du Mex, près d'Alexandrie. Les violences de la mer n'ont nullement déplacé les enrochements. Un îlot s'est ainsi dressé au milieu des flots. Une forte grue y a été installée pour l'opération des déchargements. De nombreux navires y ont abordé, la grue y a fonctionné activement; il a été plus d'une fois assailli par la tempête : il reste immuable au milieu de la rade, et son existence date déjà de quatre ans.

Ce n'est pas tout. Entre l'appontement et l'îlot, nous avons établi une première digue submersible. Elle s'est montrée sur tout son prolongement aussi solide que l'appontement et l'îlot. En ce moment, nos entrepreneurs immergent sur cette même ligne des blocs d'un cube de 10 mètres chacun et d'un poids de 20,000 kilogrammes.

Après tous ces faits, je pense, Messieurs, avoir le droit de ranger les sables qui devaient faire disparaître nos travaux à la mer dans la même catégorie que ces îles flottantes qui devaient, en mer, enterrer nos navires.

« *Dans l'Isthme aussi, les vases fluides, les sables mouvants, devaient transformer les tranchées en véritables tonneaux des Danaïdes.* »

Il y a ici deux questions distinctes, et qu'il faut distinctement traiter : la question des vases, spéciale au lac Menzaleh ; la question des sables, qui se rattache à la tranchée des hauts plateaux en terre ferme.

Parlons d'abord des fameuses vases du lac Menzaleh, qui entretenaient et entretiennent encore tant de charitables espérances dans les esprits hostiles ou prévenus.

Le lac Menzaleh est un vaste bassin d'eau très salée et très limoneuse, d'une surface de 200 kilomètres, coupé d'îlots et de bancs de limon, bordé à l'ouest par la plaine de Damiette, à l'est par la plaine de Péluse, au nord par l'étroit cordon littoral qui le sépare de la mer, et sur une partie duquel est bâti Port-Saïd ; il finit au sud à Kantara, passage de la route de Syrie.

La traversée du Canal maritime dans le lac, du nord au midi, ou de Port-Saïd à Kantara, est de 44 kilomètres.

Le lac Menzaleh est très poissonneux. La pêche en est affermée par le gouvernement égyptien. Le poisson que fournissent ses eaux est aussi exquis qu'abondant. Isaïe l'appelle « le vivier des Pharaons. »

Dans l'antiquité, cet immense bassin était en grande partie livré à la culture; le lac occupait une surface moindre qu'aujourd'hui; il était alors traversé par les branches Tanitique et Pélusiaque qui débouchaient directement à la mer; mais, par l'action de la guerre, de la barbarie et de la dépopulation, les deux branches se sont oblitérées au sud du lac Menzaleh, et les eaux du Nil n'étant plus contenues dans leurs lits, se sont répandues, tandis que, d'un autre côté, la mer a fait irruption par les deux bouches encore existantes de Gemileh et de Tineh, à l'ouest et à l'est de Port-Saïd.

Il résulte de cet état de choses que le lac Menzaleh n'est plus guère aujourd'hui qu'un marécage recouvert d'une couche d'eau qui, dans certaines parties, n'a pas plus de 10 à 12 centimètres de profondeur, avec 1 mètre de vase au-dessous.

C'est sur la base de ces faits mal connus et très exagérés qu'on a construit l'édifice de toutes les alarmes propagées dans le public sur les obstacles insurmontables que nous opposerait le lac Menzaleh.

On s'écriait que le fond du lac ne pouvait pas retenir l'eau, et que dès lors sur ce point le canal devenait impossible à alimenter.

Pourtant la plus simple réflexion suffisait, avec la plus légère connaissance des lieux, pour démontrer *à priori* la vanité de cette appréhension.

Comment pouvait-on admettre que le lac ne retenait pas l'eau, lorsque, depuis qu'il existe, il a toujours eu de l'eau?

On se hâtait d'ajouter: Ce sol instable et inconsistant ne peut permettre d'isoler le canal par des berges; elles s'effondreront sous leur propre poids, et le canal sans berges sera encombré par les inondations de vase qu'y déchargera le lac Menzaleh.

Voyons comment l'événement a justifié ces prévisions.

Il est vrai, le lac Menzaleh nous a un instant présenté une

difficulté sérieuse, bientôt et à jamais surmontée. Elle consistait dans l'embarras d'enlever sous l'eau cette vase molle ou à demi liquide, pour pratiquer une première rigole capable de recevoir nos barques et nos instruments extracteurs.

Cette opération était d'autant plus urgente, que nos bateaux expédiés de Damiette, dépôt de nos approvisionnements, à travers le lac, ne pouvaient aborder à Port-Saïd; qu'ils étaient obligés d'aller débarquer leurs chargements à Gemileh, d'où, avec de grandes peines et de grandes dépenses, il fallait les transporter à dos de chameau jusqu'à la ville naissante, par le cordon littoral.

Pour exécuter les premières excavations dans le lac, travail pénible et tout spécial, il fallait des ouvriers vigoureux, laborieux, patients, et surtout acclimatés. Ces ouvriers, nous les avons trouvés dans la population du lac Menzaleh, habituée, de génération en génération, à traîner et à dégager ses filets, en marchant dans le fond vaseux, race d'origine étrangère et toute différente du fellah égyptien. J'ai décrit ici, dans une conférence précédente, par quel procédé ils étaient arrivés à leur fin. Ils recueillaient la vase dans leurs larges mains unies, la pressaient pour l'égoutter contre leur poitrine, et la rangeaient à droite et à gauche en forme de bourrelets. Par ce moyen, qu'on jugerait impraticable en Europe, et non sans avoir éprouvé par l'effet des vents et de l'agitation des ondes, des avaries toujours réparées, ils sont parvenus à créer, sur la longueur des 44 kilomètres, un chenal de 4 à 5 mètres de large. A mesure que ce chenal s'avançait et s'approfondissait, nous y avons introduit successivement des radeaux, des chalands et des dragues. Nos dragues ont continué l'élargissement et l'approfondissement : le problème de notre navigation de batelage entre nos diverses stations sur le lac était résolu.

Au-dessous des couches de vase, nos sondes et nos dragues, ont rencontré des couches d'argile très favorables au maintien de la cuvette du canal maritime.

Indépendamment des autres considérations qui, par le simple raisonnement, ressortent de l'état physique des lieux, rien ne peut donc être mieux démontré par le fait accompli que

l'imperméabilité des terrains sur lesquels le canal traverse le lac Menzaleh.

Je passe aux débordements des vases et à la prétendue impossibilité de l'établissement et de la solidité des berges sur le canal.

Il est juste d'admettre que l'introduction des eaux bourbeuses du lac dans le lit du canal y amènerait, surtout pendant les gros temps, de fâcheuses perturbations qu'on a toutefois fort amplifiées; mais on n'a jamais pensé à le soumettre à un régime semblable. Dès les premiers travaux, on s'est, au contraire, énergiquement occupé à l'endiguer entre deux berges consacrées à l'isoler et à le protéger contre tout envahissement extérieur.

Ces berges sont complètement achevées. Elles s'élèvent à 2 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Cet ouvrage n'a pas été accompli sans luttes ni sans vicissitudes. Plus d'une fois, le fruit d'un labeur de semaines et de mois a été détruit par la violence des tempêtes, par l'assaut des eaux qu'elles soulevaient. Des fragments entiers de berges rudimentaires, trop fraîches encore pour avoir acquis toute leur cohésion, étaient enlevés, dispersés. La ténacité des travailleurs, l'assistance des dragues réparaient promptement le dommage. Les dragues, après avoir fouillé le sol inférieur, déversaient sur les bords, par leurs longs couloirs, les matières extraites. On avait soin de laisser sécher par l'action du soleil les premières couches des matières déposées, avant d'y ajouter d'autres couches, et c'est ainsi que les berges se sont successivement élevées et maintenues sur toute la longueur du canal maritime, depuis Port-Saïd jusqu'à l'extrémité sud du lac Menzaleh.

Du 44e kilomètre (Kantara) au 62e (Ferdane), où commencent les plateaux, s'étend, à la suite du lac Menzaleh, une autre dépression qui porte le nom de lac Ballah. Ce bassin est à sec presque toute l'année; ce n'est qu'accidentellement que le Nil, au moment de la crue, arrive jusqu'à lui. Il est en partie formé de gisements de plâtre que nous exploitons. Pour rejoindre les seuils où s'ouvrent les tranchées, nous avions à prolonger l'endiguement à travers cette dépression

de 18 kilomètres. Mais si les berges avaient été formées des matériaux exclusivement fournis par ce sol gypseux, les premières épreuves attestaient qu'elles étaient exposées à de graves atteintes par la décomposition du plâtre, en contact continuel avec le courant et le clapotement des eaux. Il a été paré à ce danger au moyen des terres et des sables empruntés à des terrains avoisinants. Ce travail terminé s'est maintenu et se maintient parfaitement.

Les berges endiguant le canal, de la mer au pied des seuils, ont donc une longueur de 62 kilomètres. Elles l'enserrent, dans toute sa largeur définitive, c'est-à-dire en sortant de Port-Saïd, sur une largeur de 100 mètres, qui varie ensuite de 60 à 80 mètres. Plusieurs points offrent déjà le spectacle du chenal recouvert d'eau dans toute sa largeur.

Certes, si le sous-sol présentait la moindre inconsistance ou la moindre mobilité, il aurait cédé sous la pression d'une double levée de plus de 15 lieues de long; loin de là, les berges servent de route aux voyageurs, et de chemins de halage pour les trains de bateaux. Le procédé employé pour les élever et que je vous décrivais tout à l'heure, leur a donné tant de solidité qu'elles sont, pour ainsi dire, macadamisées. Le soleil en a fait une masse compacte.

Ce n'est là pourtant qu'une partie des épreuves auxquelles la solidité de ces berges a été soumise. Pord-Saïd, bâti sur un banc de sable entre la mer et un lac salé, Port-Saïd, où il a fallu tout créer, même le sol, Port-Saïd, où l'eau douce n'arrivait qu'apportée de 15 lieues dans des citernes flottantes, et qui souvent, pour échapper à la soif, était forcé de recourir à ses machines distillatoires, Port-Saïd réclamait une alimentation plus sûre, plus régulière, plus abondante pour la consommation de ses 6 à 7,000 habitants. C'était, pour notre premier établissement se développant si rapidement, une question de vie ou de mort. Aussi, dès que, par le canal d'eau douce, les eaux du Nil eurent atteint Timsah, nous empressâmes-nous d'aviser à l'approvisionnement de notre port méditerranéen. En vertu d'un marché passé avec un entrepreneur, M. Lasseron, un château d'eau, muni de puissants appareils élévateurs, fut construit sur l'un des sommets du seuil d'El Guisr, le plus

rapproché du canal d'eau douce. De cette hauteur, une forte conduite en fonte, longue de 80,000 mètres, alla porter et distribuer l'eau à toutes nos stations du désert et des lacs, El Guisr, Ferdane, Kantara, Ras-el-Ech, et enfin Port-Saïd.

Si les berges sur lesquelles reposent les tuyaux s'étaient affaissées, les tuyaux se seraient disjoints et l'eau aurait manqué à Port-Saïd.

Depuis 1863, la conduite fonctionne avec un plein succès, le désert a de l'eau, Port-Saïd est abreuvé; les berges servent toujours aux voyageurs, aux indigènes, aux bêtes de somme, aux animaux de trait, et, au lieu de s'effondrer, leur assise gagne de plus en plus en solidité.

Les berges finies, le chenal contenu entre les deux digues, nous n'avons plus à utiliser pour leur construction les produits des dragages qui nous restent à accomplir. Nous n'avons plus qu'à nous en débarrasser, en les rejetant au loin. Pour cela, nous avons deux récipients, la mer et le lac Menzaleh. Pour les déblais portés à la mer, nous avons des steamers spéciaux à clapets, dits *hopper-barge*, venant prendre leur charge sous les couloirs des dragues, la laissant échapper à volonté par un mécanisme particulier, et destinés à aller noyer ces matières au large. On a calculé que lorsque le dragage aurait atteint tout son développement, la passe de Port-Saïd serait franchie toutes les cinq minutes par l'un de ces vapeurs à clapets. Ils ont déjà commencé à fonctionner.

Pour le lac Menzaleh, le procédé est tout autre. On a installé sur les berges de puissantes grues échelonnées de distance en distance; elles pèsent chacune 30 tonnes ou 30,000 kilogrammes. Elles reposent sur deux forts plateaux en fer munis eux-mêmes de rails sur lesquels elles peuvent marcher dans toute la largeur de la berge. Avec leurs grands bras, elles saisissent et enlèvent dans les chalands-porteurs les caisses remplies des produits des excavations, et, se mettant en marche vers l'autre côté de la berge, vont les déverser du côté du lac.

Mais ce procédé employé jusqu'à présent, devenant insuffisant, et nos ingénieurs ayant décidé de ne pas donner aux berges de la traversée des lacs une hauteur plus grande que 2 mètres,

les entrepreneurs de travaux vont employer de nouveaux appareils élévateurs et des wagonets roulant sur des rails mobiles, pour déverser à une plus grande distance les produits des dragages.

En résumé, lorsque cet endiguement a supporté sans broncher son propre poids pendant plusieurs années, celui du halage et du passage, celui de ces instruments de 30,000 kilogrammes soulevant de lourds fardeaux et manœuvrant à son sommet, lorsque l'adhésion et le parfait fonctionnement de la conduite d'eau a, sur la longueur de ses 62 kilomètres, montré que la berge n'avait subi aucun affaissement, je vous laisse à juger ce que vous devez penser de cette affirmation qu'au lac Menzaleh le canal n'était pas endigable, et que ses berges s'effondreraient à la première tentative qu'on ferait pour les ériger.

Après les vases, venons aux sables.

Le seuil d'El Guisr nous réservait, disait-on, les surprises les plus désastreuses. Comment pourrions-nous creuser, au milieu des dunes, des tranchées de près de 30 mètres de profondeur? Ces montagnes mobiles, désagrégées par la pioche, secouées par le khamsin, s'écrouleraient sur nos têtes. Les ouvriers seraient engloutis dans les tourbillons des sables coulants. Pourtant, le seuil d'El Guisr, sinon dans toute sa largeur, du moins dans toute son étendue, est percé depuis trois ans. Pas un accident n'y est survenu.

A travers cette coupure, les eaux de la Méditerranée ont pénétré jusqu'au lac Timsah.

Dans la vallée, entre le lac Timsah et notre station de Toussoum, nous avons endigué le canal à toute largeur et nous l'avons creusé à 3 mètres au-dessous du niveau de la mer.

Entre Toussoum et les lacs Amers, nous avons commencé la tranchée du Sérapéum. Ce seuil est, après El Guisr, le plus élevé de l'isthme; sa plus grande hauteur est de 10 mètres au-dessus du niveau de la mer. Au Sérapéum comme à Toussoum, le travail a été facile. La sonde n'a signalé que des sables consistants.

D'ailleurs, il est bon que vous le sachiez, ces sables du désert sont plus imperméables et plus résistants que les terrassements en terre.

Après le vaste bassin des lacs Amers que la mer Rouge viendra remplir, nous avons pour dernière étape la plaine de Suez. Cette plaine a 10 lieues. Elle est unie et basse. Elle a cependant une hauteur de quelques mètres à son entrée, au nord, à Chalouf-el-Terraba. dont la percée est dès à présent fort avancée.

Des chantiers s'organisent en ce moment pour attaquer avec vigueur, sur toute sa largeur et toute sa profondeur, la tranchée entre Suez et Chalouf-el-Terraba.

Les nombreux sondages que nous avons pratiqués nous donnent la certitude que le terrain est, dans cette section, semblable à celui que nous avons rencontré dans toutes les autres parties fermes de l'isthme, sauf pourtant un banc de roches, le seul obstacle sérieux en ce genre que nous ayons trouvé sur toute la ligne du canal, et dont je vous entretiendrai tout à l'heure.

Il n'existe pas plus de sables coulants dans l'isthme que de vases sans fond dans le lac Menzaleh.

Toutefois, avant de quitter le sujet qui m'occupe, je suis obligé, pour ne rien omettre, d'ajouter quelques mots.

On disait : si le canal n'est pas enfoui par un cataclysme souterrain, il périra par un phénomène aérien. S'il échappe aux sables coulants, il n'échappera pas aux sables volants. Le khamsin, trombe sèche du désert, le comblera sans remède. Ici encore le fait s'est inscrit en faux contre ces suppositions. Le vent terrible du sud-ouest souffle tous les ans plusieurs fois dans le désert. Il a beaucoup soufflé dans ces trois dernières années au-dessus du canal maritime. Cependant le bon état de conservation du chenal et sa navigabilité viennent encore d'être certifiés par le transit du dernier convoi.

La vérité est que ces ouragans n'exercent une certaine action envahissante que sur quelques localités de la ligne. Nous en avons la preuve dans la configuration même de l'isthme. En effet, sur 160 kilomètres, total de son étendue, plus de 100 kilomètres sont occupés par quatre vastes dépressions au-dessous du niveau de la mer, les lacs Menzaleh, Ballah, Timsah et les lacs Amers. Le mouvement des sables aériens ne les atteint donc point, sinon ils seraient remplis depuis des siècles.

Quelle est la cause de ce fait peu compréhensible au premier aspect ? Je dois vous la dire, car elle est le nœud de toute mon explication.

Les vents déchaînés, en rasant le terrain, détachent les surfaces sablonneuses. De ces sables détachés, la partie la plus lourde ne quitte pas le sol ; une seconde partie, moins pesante, un instant soulevée, retombe par son propre poids, et la troisième, la plus fine et la plus légère, est saisie par le tourbillon et emportée au haut des airs. Les deux autres parties, poussées par le vent, roulent et cheminent jusqu'à ce qu'elles rencontrent un obstacle quelconque qui les arrête, et autour duquel elles s'amoncèlent : une pierre, la plus humble touffe de végétation, une broussaille. Je me suis moi-même bien souvent arrêté pour considérer ces monticules sablonneux qui entourent invariablement chaque pied de tamaris dans le désert.

Sur la lisière des bassins, l'humidité a fait croître des végétations autour desquelles les sables voyageurs se sont accumulés et ont, par l'effet des apports séculaires, formé des dunes.

Quant aux sables assez légers pour s'élever dans les airs, poussés par un vent impétueux, ils vont s'arrêter à la chaîne des dunes qui forment la frontière naturelle de l'Égypte et de la Syrie.

Pour préserver les plateaux des invasions des sables voyageurs, notre procédé a, dès lors, été tout trouvé ; nous n'avons eu qu'à imiter la nature. Notre point le plus menacé était le seuil d'El Guisr. Les déblais de la tranchée formés de chaque côté en cavaliers sont devenus de véritables dunes artificielles, et remplacent avantageusement les obstacles où viennent expirer dans les terrains bas les empiétements sablonneux. La tranchée d'El Guisr, comme l'événement l'a constaté, est complètement à l'abri des sables.

Nous agissons de même au seuil du Sérapéum. Quant au petit nombre des parties plus basses exposées aux mêmes inconvénients, nous les défendons par des haies sèches ou des clayonnages qui ont parfaitement réussi, en attendant la croissance des semis que nous nous attachons à développer

partout où ils sont utiles, et qui, dans peu d'années, compléteront les gages d'une sécurité qu'aucun accident sérieux n'a du reste troublée.

Cependant nous ne sommes pas encore au terme de nos tribulations. Si nous n'avions à redouter ni les sables de la mer, ni les sables de la terre, ni les sables de l'air, ni les vases des lacs, nos lugubres prophètes gardaient une réserve : des murs de rochers insurmontables devaient barrer le passage aux travailleurs.

Nous connaissons bien aujourd'hui le terrain de l'isthme ; pendant huit ans nous l'avons exploré, fouillé, sondé en quelque sorte pied à pied. Sur toute la ligne du canal maritime jusqu'à Chalouf-el-Terraba, à 138 kilomètres de la Méditerranée, nous n'avons pas trouvé un banc de roche. Je me trompe, je cite pour mémoire, et en même temps comme curiosité géologique, la découverte d'un mince gisement de grès friable dans la tranchée d El Guisr, très peu au-dessus du niveau de la mer. Ce banc fut peut-être l'écueil autour duquel vinrent s'agglomérer les premiers atterrissements qui. en s'étendant, déterminèrent la séparation des deux mers; car. dans ma profonde conviction, elles étaient unies dans les temps primitifs, et notre œuvre se borne à rétablir, par la main de l'homme civilisé, l'œuvre première de la nature.

Cependant, dans le premier tracé du canal maritime, entre la tranchée de Chalouf-el-Terraba et Suez, on avait reconnu un banc de roche ; mais il a été également reconnu à la suite des nombreux sondages, qu'en portant un peu plus à l'est la ligne du canal, on trouvait un terrain complètement favorable.

Il faut donc aussi renoncer à l'argument *in extremis* des bancs infranchissables.

Je ne vous arrêterai pas longtemps sur les objections relatives au niveau des deux mers. Leur égalité est aujourd'hui avérée, incontestée ; mais avant que ce fait eût été mis hors de contestation, on ne saurait croire tout ce qu'on a remué de ressorts pour émouvoir les esprits ignorants. On racontait que la mer Rouge submergerait l'Égypte, changerait le niveau de la Méditerranée et inonderait ses rivages. J'ai reçu moi-même

des mémoires établissant que le canal de Suez nous menaçait d'un nouveau déluge.

Par contre, d'autres autorités, mieux instruites de la vérité sur les niveaux, soutenaient la thèse opposée. Au lieu d'avoir trop d'eau, le canal n'en aurait pas du tout. Il ne parviendrait pas à faire flotter un bateau. Nos bateaux de 50 tonneaux flottent, ils traversent l'isthme, ils remontent dans la mer Rouge, les eaux de la Méditerranée couvrent le lac Timsah. Cependant je ne serais pas étonné qu'en Angleterre, où l'infaillibilité scientifique de M. Stephenson était presque un article de foi, beaucoup de personnes restassent convaincues que le canal est et doit être un fossé stagnant. On a tant de peine à ne plus croire ce qu'on désire!

Enfin nous nous compromettions dans l'entreprise impraticable de former des établissements dans le désert, d'y créer des ressources, d'y amener de l'eau, d'y nourrir et d'y abreuver des milliers d'ouvriers entraînés à une mort inévitable, par la faim, par la soif, par l'insalubrité du climat, par les exhalaisons des terres remuées. Notre témérité inhumaine marchait sur les traces du tyran Nécos.

Le désert, à cette heure, est sillonné de nos établissements, Suez, Chalouf, Gebel Geneffé, le Sérapeum, Toussoum, El Guisr, Ferdane, Kantara, Raz-el-Ech.

Nous y avons construit deux villes; nous les avons peuplées, l'une de 3,000, l'autre de 6 à 7,000 habitants. Nous y avons fécondé les sables, répandu des cultures, amené des cultivateurs; nous y avons conduit un fleuve d'eau douce de l'ouest à l'est, de Gassassine à Timsah, du nord au sud, de Nefiche à Suez, où nous avons porté l'abondance, le bien-être, l'irrigation, la végétation, tous les éléments qui manquaient au progrès de sa richesse matérielle. Nous avons distribué les eaux du Nil à tous les autres points de l'isthme.

Nous y avons alimenté et entretenu des armées de 20,000 travailleurs. Nous avons veillé à leur santé. Nous avons organisé pour elles des ambulances, des hôpitaux, tout un service médical. Nous avons pu constater, par les résultats les plus inespérés, la salubrité de l'isthme. Nous avons confondu les citateurs de Nécos. Nous avons prouvé par nos statistiques

médicales que la mortalité était moindre dans cette armée pacifique que dans les ateliers européens et dans les garnisons françaises. Dans ces solitudes d'hier se dressent de toutes parts de vastes ateliers rivaux de ceux de l'Europe. Le désert retentit du bruit des outils, des sifflements de la vapeur, du roulement des wagons sur les rails. Le désert est soumis et vaincu. Cette tâche n'était point facile à remplir. Nous pouvons excuser les timides ou les malveillants qui la jugeaient impossible; mais c'est à condition qu'ils ne poursuivront plus de leurs clameurs et de leurs rancunes ceux qui l'ont accomplie.

Certes, après de si nombreux échecs, on était en droit d'espérer que l'opposition, des deux côtés du détroit, se montrerait plus circonspecte. Elle est en effet plus réservée sur les bords de la Tamise. Elle se sent désarmée. Mais, chose triste à dire, dans les régions d'une certaine presse, et sur les rives de la Seine, l'opposition semble redoubler ses efforts.

Les adversaires du canal sont de deux sortes : les politiques et les agioteurs. Parmi les opposants politiques, les uns, se croyant intéressés à maintenir la torpeur et l'immobilité traditionnelles dans l'Orient, s'effarouchent à la pensée de le mettre en contact plus immédiat avec l'influence civilisatrice de l'Europe. Les autres craignent de voir enlever à l'Angleterre le monopole du commerce et de la navigation dans les mers asiatiques, et de placer en même temps l'Égypte dans une situation de neutralité qui la garantirait de toute ambition conquérante.

Les agioteurs ne peuvent nous pardonner de n'avoir pas sacrifié sur leur autel, d'avoir constitué sans leur coûteux intermédiaire le capital social, et d'avoir soustrait à leurs manipulations l'affaire la plus grande et très probablement la plus fructueuse du siècle. On a entendu un de ces hommes, regardant notre tracé sur une carte exposée en public, murmurer avec un soupir : — Voilà un canal qui roulera de l'or! Vous comprenez s'ils désirent le tenir dans leurs mains.

L'intérêt politique voudrait empêcher l'exécution du canal. L'intérêt agioteur, qui de tout temps a pour devise : « Ma patrie, c'est ma bourse, » et qui faisait de la hausse à la nouvelle

du désastre de Waterloo, se coalise avec la passion politique, dans l'espoir de se substituer à la Compagnie actuelle.

Le parti agioteur travaille de tous ses efforts à désorganiser les actionnaires, procédé que lui avait du reste enseigné le parti politique. Lord Palmerston, au moment où s'ouvrait la souscription, criait aux capitalistes anglais : « C'est une intrigue et une mystification déshonnête ; n'entrez pas dans la Compagnie ! »

On crie maintenant à Paris aux capitalistes français : « C'est une détestable affaire ; hâtez-vous de vendre vos actions, et sortez de la Compagnie. »

Pour cela on n'épargne aucun moyen. Chacun de nos succès surexcite l'acharnement de l'attaque. On agiote à la Bourse, on multiplie les articles, on les expédie au domicile des actionnaires, on imprime, on colporte toute espèce de faux bruits et de fausses nouvelles, on sème les alarmes, on menace de ruine les capitaux engagés, en un mot, il faut à tout prix *couler* l'affaire, c'est le terme du métier, afin de la repêcher en eau trouble. (*Oui, oui, c'est cela; voilà le bout de l'oreille. — Vifs applaudissements.*)

Cependant quels sont les arguments de nos adversaires ?

Parcourons rapidement cette seconde série d'hypothèses : toujours des hypothèses !

On a commencé par demander et par obtenir, sous prétexte de philanthropie, la suppression du travail obligatoire réglé et payé dans l'isthme de Suez. On ne craint pas maintenant de démasquer la véritable pensée de cette philanthropie. Le travail libre pour les fellahs, on ne s'en inquiète plus ! On avait tout simplement calculé que, privé du concours des vingt mille hommes formant le contingent égyptien, le canal ne pourrait plus se faire ; que jamais nous ne remplacerions cette masse de travailleurs, et, en conséquence, on cherche à persuader au public que le canal ne pourra pas s'achever, par suite de la suppression du travail obligatoire.

Encore un démenti infligé par le fait. Les ouvriers ne manquent pas et ne manqueront jamais dans l'isthme. Ils y affluent du Piémont, des Calabres, de la Toscane, de l'Adriatique, de la Dalmatie, des îles de l'Archipel grec. D'après

mes plus récentes lettres, ils continuaient à débarquer à Alexandrie par centaines.

Nous avons dû forcément combler dans une très grande mesure, par le développement des instruments mécaniques, le vide que nous imposait le défaut des bras du contingent. Il fallait du temps pour parer à ce bouleversement dans tout notre système de travail, pour faire exécuter les commandes d'un immense matériel, pour organiser toute une installation nouvelle. On nous a fait un crime du délai que nous avons été contraints de subir et qu'on a soi-même provoqué.

On prétend que le canal, si on réussit à l'achever avec une dépense double au moins du capital social et aprés un délai indéfini, ne donnera pas de revenus suffisants pour rémunérer l'entreprise.

C'est toujours, vous le voyez, le même système de suppositions et de prédictions hasardées, d'autant plus commodes qu'elles n'ont à compter qu'avec les événements futurs. Voici cependant les réponses.

Naturellement l'emploi du travail libre substitué au travail obligatoire causera un accroissement dans le prix de la main-d'œuvre. C'est pour cela que la sentence impériale nous a alloué de ce chef une indemnité.

Nos traités avec nos entrepreneurs sont des marchés fermes, déterminant les sommes que nous aurons à payer à chacun d'eux. L'ensemble de ces sommes est au-dessous de l'actif disponible ou réalisable que possède la Compagnie.

Ces marchés fixent également l'époque où les entrepreneurs doivent nous livrer leurs travaux, et tout retard dans cette livraison nous est garanti par une pénalité de 500,000 francs pour chaque mois.

Quant aux revenus du canal, sans consentir à opposer hypothèse à hypothèse, consultons les faits.

Si, pour un chemin de fer reliant dans le même Etat des villes à d'autres villes, par exemple Marseille, Lyon et Paris, on ne craint pas de dépenser 4 et 500 millions, et si cette entreprise donne des bénéfices manifestes, peut-on hésiter à compter sur la rémunération d'un capital beaucoup moindre consacré à ouvrir une route maritime qui va mettre en commu-

nication 300 millions d'Occidentaux avec 700 millions d'Orientaux ?

La richesse des peuples commerçants a toujours eu pour base leurs rapports avec l'Orient.

Le tonnage total du commerce britannique s'est élevé en 1863 à 32 millions de tonneaux, et les échanges avec l'Inde, la Chine, la côte orientale d'Afrique, sont entrés dans ce mouvement pour 5 millions de tonneaux. Notez que je ne parle ici que de l'Angleterre, et que je ne porte pas en ligne de compte la France, la Russie, les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, les Etats-Unis, dont la marine à elle seule peut lutter avec celle de l'Angleterre.

Or, lorsqu'une seule puissance européenne a eu un mouvement de navigation de 32 millions de tonneaux, quel développement ne promet pas aux rapports entre les deux hémisphères une voie qui abrége le trajet de moitié!

Quand, il y a trente ans, on se mit à s'occuper de construire des chemins de fer, les estimations qu'on présenta sur leur rendement probable furent considérées par beaucoup d'esprits comme d'intolérables exagérations. Aujourd'hui elles sont dépassées de 1 à 1,000, et c'est maintenant un axiôme économique, que la diminution du temps et de la dépense donne aux affaires un élan dont il est difficile d'avance d'obtenir un calcul exact.

Lorsque, il y a onze ans, j'évaluais approximativement le mouvement de la navigation à travers l'isthme à 3 millions de tonneaux, nous n'avions pas fait cette expédition de la Chine, dont j'ai eu l'honneur de voir ici l'illustre chef. La glorieuse campagne du général de Montauban, non moins extraordinaire que celle de Fernand Cortez, sera encore plus féconde en résultats. (*Applaudissements.*)

J'étais certes bien modeste, en 1854, en évaluant à 3 millions de tonneaux la navigation transitant par l'isthme. Après les immenses progrès que nous constatons tous les jours dans la navigation, entre l'Orient et l'Occident, je serais encore bien au-dessous de la vérité en portant aujourd'hui ce chiffre à 6 millions de tonneaux, dans un avenir plus au moins éloigné.

Les journaux qui ont pour système de prouver que nous

nous ruinons, présentant comme actuel, non sans le torturer, mon chiffre primitif de 3 millions de tonnes, après avoir exagéré toutes les dépenses d'entretien, rabaissé naturellement tous les éléments des recettes, sont pourtant réduits eux-mêmes à confesser que, selon toutes leurs données, qu'on n'accusera point de partialité pour nous, la rémunération des capitaux engagés serait encore de 8 1/2 0/0.

Je maintiens mon évaluation actuelle comme la plus modérée possible. Je maintiens que ce chiffre grandira chaque année; mais, en admettant même toutes les réductions qu'on veut nous faire subir pour le besoin de la cause, je ne trouve pas qu'un revenu de 8 1/2 0/0 soit un si mauvais placement. (*Rires approbatifs.*)

Que l'opinion publique ne se laisse donc pas entamer, que les actionnaires ne se laissent pas désunir; là est le seul danger de ces manœuvres. Remarquez bien que ceux qui s'y livrent, sont forcés de dissimuler leur but et qu'ils savent bien qu'ils ne pourraient l'avouer sans se perdre, sans soulever contre eux la conscience publique. Ils nous expriment la plus tendre sollicitude et les meilleurs sentiments. Ils viennent à votre secours. Il faut sauver le canal. Ils prétendent surtout vous sauver vous-mêmes, que vous le vouliez ou que vous ne le vouliez pas.

Tout cet étalage de sentiment est bien usé et à coup sûr personne ne s'y trompera. C'est vieux comme l'hypocrisie. On embrasse pour mieux étouffer.

Mais je veux vous donner une preuve palpable de ce qu'il y a au fond de ces tendres paroles.

La Compagnie possède dans la sentence impériale un titre souverain et sans appel, à l'abri de toutes contestations. Un de ces sauveurs, dont je vous parlais, recommandait dernièrement à notre gouvernement de ne plus s'occuper de la question, et de laisser la sentence et la Compagnie à elles-mêmes ; en d'autres termes, de les livrer sans défense à l'ennemi. Voilà comment ces gens entendent vous sauver. (*Applaudissements bruyants.*) Voilà comment ils entendent la dignité de l'Empereur. (*Bravos prolongés.*)

Que faire pour répondre à une malveillance dont je n'ai

pas à rechercher la source? Marcher, persévérer, en hâtant autant que possible le résultat final, le grand but de tous nos efforts, ne point se commettre dans des polémiques sans bonne foi, et, le jour où elles dépasseraient toutes les bornes, défenseurs de vos intérêts, remplir notre devoir en les livrant aux appréciations de la justice.

On m'accuse quelquefois d'être enthousiaste. Messieurs, j'ai ce que vous avez tous, du cœur! (*Applaudissements.*) Je ne me décourage pas, je ne m'arrête pas, parce que des obstacles se présentent. (*Très bien! très bien!*) Rien ne doit paraître impossible, lorsqu'on peut compter sur l'appui de la nation française et de tout ce qu'il y a d'intelligent et d'honnête dans le monde. (*Bravo! bravo! Applaudissements redoublés.*)

Quant aux travaux encore considérables qui nous restent à exécuter, la question, je vous l'ai déjà dit, se résume en quelques mots : Nous avons traité avec des entrepreneurs solides, sérieux, expérimentés, qui ont fait leurs preuves. Nos contrats leur fixent les termes où ils devront les avoir achevés. Ils les ont acceptés. Le monde entier a les yeux sur eux et sur nous. Je ne crains pas d'exprimer la ferme confiance qu'ils tiendront leurs engagements, et leur position comme leur honorabilité ne permet à personne d'en douter.

Après ce tableau fidèle et vrai de notre situation, je suis prêt, Messieurs, à vous donner toutes les explications que vous auriez à me demander.

Tant d'erreurs, tant de fables, tant de calomnies ont été semées dans le public, qu'elles pourraient avoir laissé des traces dans quelques esprits. En ce cas, je serais très heureux d'avoir l'occasion, soit de les effacer, soit de jeter quelque lumière sur des points que je n'aurais pas touchés ou qui seraient restés obscurs. (*Très bien! très bien!*)

Un membre. — Pourriez-vous nous dire où en est l'affaire du firman?

M. de Lesseps. — Je n'aurais pas provoqué la question; elle surgit : je vous dirai tout ce que je peux vous dire.

Le firman était justement le point sur lequel on s'était appuyé pour nous faire passer sous les fourches caudines de

la politique. « Si, disait-on, vous êtes d'accord avec le vassal, vous ne l'êtes pas avec le suzerain. A votre acte de concession est annexé un court rescrit indiquant que les travaux ne seront commencés qu'après que le vice-roi en aura obtenu l'autorisation du Sultan. »

Les rôles dans ce rescrit étaient parfaitement définis. — Le vice-roi devait obtenir l'autorisation du Sultan, il s'en chargeait. La Compagnie ne devait recevoir que l'autorisation du vice-roi. Elle n'avait pas, en effet, à s'immiscer dans les relations entre les deux gouvernements. La Compagnie, quant à elle, était en règle, du moment qu'elle avait l'autorisation du vice-roi.

A ce sujet, je dois faire observer qu'il ne s'est jamais ag d'un *firman*, dans son acception ordinaire. On a pris ce mot turc, parce qu'il en fallait un pour exprimer la déclaration par laquelle la Porte formulerait son autorisation; mais la forme de cette autorisation n'était pas déterminée.

Au moment où j'ai obtenu la concession du vice-roi, j'étais d'accord avec la Porte Ottomane; rien ne pouvait me faire prévoir une difficulté. Avant de procéder à l'organisation financière, je faisais étudier avec soin toutes les questions d'exécution, afin de présenter au public un projet suffisamment mûri.

Dans l'intervalle, le vice-roi me chargea d'aller m'entendre, en son nom, avec Constantinople. Arrivé dans cette ville, je m'expliquai de sa part au sujet de son rescrit, et je trouvai le gouvernement de la Porte disposé à donner immédiatement l'autorisation. C'est alors que lord Stratford de Redcliffe, ambassadeur d'Angleterre, dont l'influence était toute-puissante auprès du divan, obtint un délai, sous prétexte d'attendre les instructions de son gouvernement.

Je fus reçu par le sultan comme directeur de l'entreprise, ce qui atteste que, du côté de la Sublime Porte, il n'y avait pas d'objection.

A mon départ de Constantinople, j'obtins du grand vizir une lettre pour le vice-roi, dans laquelle il exprimait toutes ses sympathies à l'égard du canal dont l'utilité était explicitement reconnue par le gouvernement ottoman. C'était bien là un

encouragement donné au Vice-Roi pour l'engager à poursuivre l'entreprise qu'il m'avait confiée.

Après les études préparatoires, après la rédaction et la publication de l'avant-projet, j'organisai, en France, la Commission scientifique internationale qui devait arrêter définitivement les plans et les devis.

En 1856, les délégués de la Commission se rendirent en Égypte pour résoudre sur les lieux les diverses questions que leurs collègues leur avaient donné la mission d'examiner. Je publiai les procès-verbaux de leurs délibérations. J'entretins de mon projet plusieurs hommes d'État étrangers, notamment le prince de Metternich et lord Palmerston lui-même. Puis, sur l'invitation du vice-roi, j'allai de nouveau à Londres, et je constatai, en parcourant l'Angleterre, l'Irlande et l'Écosse, que l'opinion publique n'était pas d'accord avec l'opinion gouvernementale. Je fus parfaitement accueilli dans un grand nombre de meetings publics qui eurent lieu dans les villes principales de commerce. Partout je trouvai le sentiment public favorable, mais je constatai en même temps les préjugés de la politique contre les prétendus projets d'envahissement de la France. Je n'ai jamais compris, Messieurs, les terreurs jalouses du gouvernement anglais; j'ai toujours vu et pensé qu'un peuple ne s'enrichit jamais par la misère d'un autre peuple, que ce qui fait du bien à la France en fait également à l'Angleterre. (*Très bien! très bien!*) C'est donc à regret que dans mes voyages j'ai trouvé des hommes d'État d'Angleterre sous l'empire de cette idée, que l'intérêt français nuisait à l'intérêt anglais.

Après cette tournée en Angleterre, je suis revenu à Constantinople, muni de tous les procès-verbaux de mes meetings; j'ai montré que j'avais pour moi l'opinion publique, et j'ai exprimé par écrit au grand vizir mon intention de procéder à la formation de la compagnie financière.

Très peu de temps après, la souscription a été ouverte à Constantinople, comme dans les autres pays, et les capitaux répondaient à mon appel.

La Compagnie constituée, nous nous sommes installés dans l'Isthme, nous avons ouvert la première phase des travaux.

Ces travaux se sont successivement développés, non seulement avec l'autorisation, mais encore avec la participation et le concours direct du gouvernement égyptien. Le feu Vice-Roi, Mohammed-Saïd, est venu de sa personne dans l'Isthme pour diriger l'installation des travailleurs qu'il nous fournissait, et que son successeur a continué à nous fournir. Bien plus, ce dernier prince, Ismaïl-Pacha, s'est chargé, par contrat, d'exécuter lui même pour le canal d'eau douce une partie de ces travaux. Tout cela se passait avant les difficultés qui ont été suscitées en 1864. Personne ne peut justement prétendre que nous n'ayons pas agi légalement. Cela a été reconnu par la Commission nommée par l'Empereur pour préparer sa sentence, et dans les débats judiciaires qui l'avaient précédée.

Nous sommes sortis de la phase politique par le jugement de l'Empereur. Comment ce jugement est-il intervenu? Le voici :

Nous avons été appelés, au commencement d'avril 1864, M. le duc d'Albuféra et moi, devant la Commission présidée par M. Thouvenel. « On veut que notre situation ne soit pas régulière, lui avons-nous dit; nous ne demandons pas mieux que de la régulariser aux yeux de ceux qui ne la croient pas suffisante. On élève contre nous des exigences, on nous demande le sacrifice des contingents que le Vice-Roi s'est obligé à nous procurer, d'une partie des terrains qui nous ont été concédés le long du canal; que toutes les questions soient donc débattues : nous nous en rapportons pleinement au jugement de l'Empereur. Mais avant de signer le compromis qu'on nous demande, il doit être entendu que la sentence impériale mettra fin à toutes les difficultés qu'on nous suscite. » — « C'est bien ainsi que nous l'entendons, nous dit M. Thouvenel. » Or, comme la Turquie avait donné au Vice-Roi, pour terminer avec la Compagnie, moyennant certaines conditions, un délai qui allait expirer, la Porte fut invitée à prolonger ce délai, afin de permettre au Vice-Roi de se faire juger par l'Empereur; car le jugement arbitral a eu lieu sur l'initiative du Vice-Roi et non de la Compagnie.

Ainsi, avant la signature du compromis, j'insiste sur ce point, il fut bien entendu que le jugement de l'Empereur se-

rait sans appel, souverain. J'ai consigné, dans mon rapport à l'assemblée générale, les termes de la réponse que nous fit M. Thouvenel, et je les reproduis ici :

« Il faudrait, nous dit-il, douter de la parole de l'Empereur et de la puissance de la France, si, après la sentence, vous aviez encore des difficultés politiques, et si le firman n'en était pas la conséquence. » (*Bravo! bravo! Vif mouvement de satisfaction.*)

Le jugement rendu, on l'a communiqué à la Porte, comme au Vice-Roi et à la Compagnie. Qu'a répondu la Porte? Sa réponse se trouve dans l'Exposé de la situation de l'empire publié au *Moniteur* de cette année, à l'ouverture des Chambres, et il y est dit : « Le Sultan a déclaré que toutes les con- « ditions qu'il avait attachées à son autorisation étaient rem- « plies par la sentence de l'Empereur. »

Que vient-on donc aujourd'hui nous parler de firman? Nous avons au ministère des affaires étrangères l'adhésion de la Porte. Nous avons le firman de l'Empereur et de la France, et, sans manquer au respect que m'inspire le gouvernement ottoman, je puis dire que la justice de l'Empereur et l'appui de la France sont des titres qui valent bien tous les firmans de la Turquie. (*Explosion de bravos.*)

Un membre. — Est-il vrai que la ville de Marseille ne soit pas sympathique à l'œuvre de Suez?

M. de Lesseps (vivement). — Rien n'est plus inexact. La ville de Marseille est très sympathique à notre entreprise. Elle serait aveugle si elle pouvait penser autrement. Le canal de Suez n'est-il pas destiné à faire de Marseille une des métropoles commerciales du monde? N'avez-vous pas entendu dire qu'elle mesurait déjà l'insuffisance de ses ports, en vue du mouvement maritime qu'allait amener dans son sein l'ouverture du passage entre les deux mers?

Le bruit répandu de l'indifférence de Marseille pour notre entreprise suffit à prouver jusqu'à quel point les propagateurs de ces invraisemblances comptent sur la crédulité publique. En tout temps Marseille m'a prodigué ses encouragements et ses vœux. C'est à Marseille que m'a été offert l'un des premiers banquets qui aient été donnés en France, en l'honneur du

projet du canal de Suez. La chambre de commerce de Marseille, c'est-à-dire l'organe naturel et électif des sentiments de cette grande cité, nous a donné, en toute circonstance, les marques les plus nettes de son concours et de son intérêt, et elle nous en a donné une toute récente par l'empressement avec lequel elle a, comme Lyon, répondu à notre appel, pour se faire représenter au congrès international des chambres de commerce qui s'est réuni en Égypte.

Un membre. — Quelle influence croyez-vous qu'exercera le mouvement du canal, lorsqu'il sera dans toute son action?

M. de Lesseps. — Une influence qui ne peut pas se calculer. Il y a trois ans, nous avions 400 employés pour pourvoir à l'alimentation de nos travailleurs, pour leur fournir la farine, la viande, les vêtements, etc. Aujourd'hui, par le simple fait de la liberté et de la concurrence, non seulement l'Isthme se suffit à lui-même, mais il regorge de tout, sans que nous ayons aucune dépense à faire, et nous avons pu licencier tout notre service. Jugez de ce qu'il sera, lorsque nos populations si actives, si vigoureuses de l'Europe, entraînées par leur intérêt, viendront apporter à l'Égypte leur intelligence et leur énergie. (*Très bien! très bien!*) Elles y feront régner, avec le bien-être, le goût du travail, le progrès, en un mot tous les bienfaits de la civilisation. — Voilà ma pensée! (*Applaudissements.*)

Il faut considérer que nous avons là, sur les bords de la mer Rouge, non loin de notre canal, une population neuve pour ainsi dire, une population chrétienne qui nous est très sympathique, l'Abyssinie; cette population, de cinq millions d'habitants, a toujours su s'affranchir du joug étranger.

Vous savez qu'au moyen âge on a beaucoup parlé d'un prêtre Jean qui régnait dans l'intérieur de l'Afrique. Ce prêtre Jean n'était pas autre chose qu'un empereur d'Abyssinie.

Les Abyssiniens ont embrassé le christianisme, comme ils avaient embrassé autrefois le judaïsme, sans effusion de sang, et ils ont repoussé la propagande musulmane comme l'idolâtrie des populations qui les entourent. Ils sont restés chrétiens, et ils accueillent avec bienveillance les étrangers, seulement quelquefois ils ne veulent plus les laisser partir. (*Rires.*)

J'ai reçu, dans le temps, des lettres d'un des princes chrétiens de l'Abyssinie qui, ne pouvant offrir de l'argent pour la construction du canal, offrait des bestiaux et des denrées de son pays.

Les côtes de l'Arabie elle-même, l'Yémen, l'un des pays les plus fertiles de la terre, alimenteront également l'Europe par le canal, et de ce trafic commercial il résultera, j'espère, dans un avenir plus ou moins prochain, une amélioration de la grande société humaine. (*Assentiment.*)

Un membre. — Remarquez-vous que l'influence du canal sur le commerce se fasse déjà sentir?

M. de Lesseps. — MM. Bazin, de Marseille, qui avaient entrepris autrefois un service de paquebots en Orient, établissent en ce moment des relations, par des paquebots à hélice, entre Marseille et Port-Saïd, et leur exemple trouvera certainement des imitateurs dans d'autres villes, maintenant que la vapeur tend à remplacer partout la voile. A Constantinople, j'ai remarqué que la Corne-d'Or était remplie de bâtiments à vapeur, lorsque, il y a peu d'années encore, on n'y voyait que des bâtiments à voiles. MM. Bazin, qui sont très intelligents, ont, en outre, l'intention d'envoyer des bateaux dans la mer Rouge, afin de profiter de notre transit de batelage pour les relations entre la France et l'extrême Orient.

Ceci n'est pas sans intérêt pour la ville de Lyon, Messieurs, puisqu'elle emploie les soies des Indes et de la Chine. J'ai eu sous les yeux un journal qui se publie à Yokohama, capitale du Japon, évaluant la récolte en soie du Japon de l'année courante à 25,000 balles pour l'exportation (1 balle de soie du Japon pèse 80 cathis, c'est-à-dire 63 kilog. 30). On voit, dans les statistiques de 1861-1862, qu'on a importé du Japon en Europe 3,139 balles de soie, 6,862 en 1862-1863 (1er juillet), 10,184 en 1863-1864. Déjà cette année 14,690 ont été importées, dont 4,239 pour Marseille et 9,791 pour l'Angleterre. J'en suis très heureux; car, lorsque je me trouvais en Angleterre, il y a quelques années, un des principaux négociants de ce pays, qui faisait le commerce avec la Chine, me disait que Lyon prenait sur le marché anglais les soies qui lui étaient nécessaires et n'en faisait jamais venir directement.

Je m'arrête, Messieurs, puisqu'aucune question ne m'est plus adressée, et je vous remercie de la bienveillante attention que vous m'avez accordée. (*Longue salve d'applaudissements.*)

IX

Caire, 1er janvier 1865.

MÉMORANDUM

S. A. le vice-roi d'Égypte s'étant spontanément adressé à l'Empereur pour décider les questions pendantes entre le gouvernement égyptien et la Compagnie du Canal de Suez, l'assemblée générale des actionnaires, tenue le 1er mars 1864, autorise le Président et le Conseil d'administration de la Compagnie à accepter ce suprême arbitrage et à s'en rapporter au jugement de Sa Majesté.

Une décision de l'Empereur, en date du 3 mars 1864, insérée au *Moniteur*, institua, sur la proposition de S. E. M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, une commission spéciale à l'effet de donner à Sa Majesté un avis *sur toutes les questions pendantes entre le gouvernement égyptien et la Compagnie.*

Le Président de la Compagnie transmit, en conséquence, le 16 mars 1864, à M. Drouyn de Lhuys une note à consulter, votée par le Conseil d'administration, dans sa séance du 15, pour être remise à MM. les membres de la Commission impériale.

Cette note se terminait ainsi :

« Il est entendu que la question de l'autorisation de « la Porte, à régler entre le Vice-Roi et le Sultan, sera « préalablement, explicitement et définitivement résolue « et qu'elle ne servira plus à l'avenir de prétexte pour « créer des difficultés à la Compagnie. »

Le 1er avril 1864, un projet de compromis fut officiel-

lement communiqué par M. Thouvenel, au Président de la Compagnie.

Le plénipotentiaire de S. A. le vice-roi réclama un sursis pour la signature du compromis, afin que la Porte fût en mesure de proroger le délai qu'elle avait assigné au Vice-Roi, dans le but de régler avec la Compagnie lès conditions desquelles elle faisait dépendre son autorisation. Vingt jours après, et à la suite de communications qui eurent lieu entre le gouvernement de l'Empereur et l'ambassadeur ottoman à Paris, le plénipotentiaire du Vice-Roi ayant reçu ses pouvoirs définitifs, la Compagnie fut invitée, le 21 avril, à signer le compromis rédigé par la Commission impériale.

M. Ferdinand de Lesseps, *président*, M. le duc d'Albuféra, *vice-président*, M. de Chancel, *administrateur délégué* et M. Voisin, *directeur général des travaux du Canal*, se présentèrent devant la Commission. Après lecture du projet de compromis, M. le duc d'Albuféra demanda à la Commission si la sentence qui serait rendue en conséquence du compromis aurait pour résultat certain l'autorisation officielle du Sultan. M. Thouvenel répondit que cette question ne concernait pas la commission, mais que, dans la situation faite à la Compagnie, il faudrait manquer de confiance dans la décision de l'Empereur et dans la puissance de la France pour avoir le moindre doute à ce sujet. Cette confiance étant complète chez tous les membres de la Compagnie, le Président signa immédiatement le compromis, au nom du Conseil d'administration dont il avait les pouvoirs.

La sentence impériale, rendue le 6 juillet 1864, et contresignée par le ministre des affaires étrangères, fut publiée, le 1er août, au *Moniteur*.

L'assemblée générale des actionnaires approuva, à l'unanimité, dans sa séance du 6 août, *les mesures prises par le Président fondateur et le Conseil, en vertu des pouvoirs spéciaux dont les avait investis l'Assemblée générale extraordinaire du 1er mars pour la solution des questions soumises au suprême arbitrage de l'Empereur, et elle exprima sa respectueuse reconnaissance envers Sa Majesté.*

Le consul général de France en Égypte fut chargé de communiquer la sentence à S. A. le vice-roi qui, de son côté, y donna son entière adhésion.

L'ambassadeur de l'Empereur, à Constantinople, fit la même communication à la Porte, qui proposa, comme moyen de formuler son autorisation, de demander à la Compagnie de faire avec le Vice-Roi une convention à laquelle elle donnerait son approbation, et qui reproduirait le dispositif de la sentence arbitrale.

Le Président de la Compagnie appelé à rédiger un projet de convention, le soumit, le 31 août 1864, à S. Exc. le ministre des affaires étrangères, à Paris, qui l'approuva et le fit communiquer à la Porte ainsi qu'au Vice-Roi. L'ambassadeur de France, à Constantinople, et le consul général de France à Alexandrie, ayant transmis des réponses satisfaisantes au sujet de cette communication, le Président de la Compagnie partit pour l'Égypte. Il rendit compte de ses démarches à M. Drouyn de Lhuys par une lettre en date du 8 novembre. Il annonçait avoir remis au vice-roi le projet de convention basé sur les termes de la sentence arbitrale de l'Empereur et avoir reçu de son Altesse un contre-projet émané de Constantinople et qui venait d'être expédié au Caire par la Porte. Le Président écrivait que la Compagnie ne pouvait pas admettre comme base de négociation ce contre-projet qui lui semblait

s'écarter complètement de l'esprit et de la lettre de la sentence arbitrale, et il ajoutait :

« En ce qui la concerne, la Compagnie n'a pas besoin, « pour appliquer la sentence, d'une convention spéciale. « Ce n'est pas elle qui a demandé de faire cette conven- « tion, laquelle, dans l'origine ne devait être que la re- « production de la sentence. C'est la Porte qui en a fait « la proposition, afin, disait-elle, d'être en mesure, par ce « moyen, d'octroyer l'autorisation officielle dont l'absence « avait été exploitée pour causer des difficultés à la « Compagnie. »

Or la sentence impériale a précisément eu pour objet de mettre fin à ces difficultés, en obligeant une compagnie exclusivement commerciale et industrielle à se soumettre aux trois conditions dont l'acceptation était représentée comme donnant toute satisfaction aux réclamations politiques et gouvernementales, savoir : *abolition de la corvée ou travail obligatoire. Rétrocession des terrains. Rétrocession du Canal d'eau douce.*

Il appartient maintenant à la Compagnie de démontrer aux gouvernements qui ont le pouvoir de demander et d'accorder l'autorisation sur laquelle les actionnaires ont le droit de compter, pourquoi le contre-projet de Constantinople, offert à la Compagnie comme la consécration du jugement arbitral est inacceptable, et de quelle manière il se trouve en contradiction avec la sentence impériale aussi bien qu'avec les actes antérieurs qui lient réciproquement le Gouvernement égyptien et les actionnaires de la Compagnie du Canal de Suez.

X

OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE CONTRE-PROJET.

A la simple confrontation des textes, l'antagonisme de principe est flagrant entre la sentence impériale et le contre-projet de convention.

La sentence prononce et proclame que les actes antérieurement passés entre le gouvernement égyptien et la Compagnie sont des actes valides et obligatoires déterminant les charges et obligations imposées à la Compagnie, lui assurant les avantages dont elle doit jouir, que ces avantages accordés en vue d'un grand travail d'utilité publique, *constituent une subvention sans laquelle l'entreprise n'eût pas eu lieu; que les contrats librement consentis doivent être fidèlement exécutés; qu'ils ont créé pour les parties des engagements réciproques, de l'exécution desquels il ne leur est pas permis de s'affranchir.*

Le contre-projet, au contraire, n'admet ni les contrats antérieurs ni les engagements réciproques.

La Compagnie ne pourrait donc se prêter à la négociation d'une convention que dans le cas où un nouveau projet ne porterait pas atteinte à ses droits.

Ce projet ne saurait être conçu que de deux manières.

Ou il doit se borner à reproduire le texte du dispositif de la sentence en stipulant que toutes les clauses et conditions des anciens actes, non abrogées par le jugement arbitral, sont maintenues,

Ou bien il doit rappeler textuellement, avec le dispositif de la sentence, tous les articles des actes antérieurs non abrogés par la dite sentence.

XI

REVUE DES ARTICLES DU CONTRE-PROJET CONTRAIRES A LA SENTENCE OU AUX CLAUSES NON ABROGÉES DES ACTES ANTÉRIEURS.

L'art. 2 investit le Gouvernement égyptien du droit de nommer toujours le directeur de la Compagnie, contrairement à l'acte de concession de 1856 et aux statuts sous l'empire desquels la souscription publique a été faite par les actionnaires.

Cette disposition nullement autorisée par la sentence est d'ailleurs contraire à toutes les règles usitées dans les compagnies anonymes chargées de l'exécution de grands travaux publics.

Les articles 5 et 14 du contre-projet donnent lieu à des observations analogues.

Ils sont contraires à l'acte de concession de 1856 dont l'art. 17 autorise la Compagnie à établir et à percevoir pendant toute la durée de sa jouissance, pour le passage des canaux et les ports en dépendant, des droits de navigation, de halage, suivant les tarifs qu'elle pourra modifier à toute époque, aux conditions suivantes:

1° De percevoir ces droits sans aucune exception ni faveur sur tous les navires dans des conditions identiques.

2° De publier les tarifs trois mois avant leur mise en vigueur.

3° De ne pas excéder pour le droit spécial de navigation le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité des navires et *par tête* de passager.

L'article 9 du contre-projet qui a reproduit une partie

de l'article 6 de l'acte de concession de 1856 a omis d'ajouter: « le lac Timsah sera converti en un port inté- « rieur propre à recevoir les bâtiments de tout tonnage. » Cette suppression modifierait l'acte de concession et les plans de la commission internationale, au sujet de la construction de ce port intérieur qui peut être indispensable à l'exploitation du canal maritime.

L'article 12 est en opposition directe avec la sentence.

D'après cet article, ce n'est point la Compagnie qui, après avoir rétrocédé ses terrains au gouvernement, en conserve une certaine partie nécessaire à *son exploitation*, *à l'exécution de ses travaux* et *à la prospérité de son entreprise* (termes du compromis et de la sentence), c'est le gouvernement égyptien qui, n'ayant jamais rien concédé à la Compagnie, lui *abandonne* la jouissance de certains terrains à délimiter par une commission spéciale. On laisse à cette commission le soin de fixer un chiffre que l'on ne pourra pas dépasser, mais que, par conséquent, il lui sera permis de ne pas atteindre.

Le contre-projet ne tient aucun compte des prescriptions si nettes et si formelles de la sentence qui avaient pour objet évident de ne rien laisser à l'arbitraire, en ne permettant pas aux deux parties de grouper les terrains attribués à chacune d'elles comme elles l'entendront, ni de les prendre ou elles voudront.

Cet article interprète et exagère dans une mesure impossible les restrictions stipulées par la sentence, en ce qui concerne le droit d'usage des terrains réservés à la Compagnie pendant la durée de sa concession. Ni cet article ni les suivants ne font mention de l'indemnité allouée pour la suppression des contingents d'ouvriers égyptiens, de celle allouée pour la rétrocession par la

Compagnie des terres primitivement concédées à perpétuité, de celle allouée pour l'abandon des droits de navigation sur le canal d'eau douce.

L'article 15 du contre-projet mentionne que la liste des membres fondateurs sera arrêtée par S. A. le vice-roi. C'est déjà un fait accompli depuis longtemps et l'article 19, y relatif, de l'acte de concession de 1856 a été exécuté.

L'article 17 du contre-projet atteint les statuts de la Compagnie qui ne peuvent être modifiés que par une assemblée générale extraordinaire des actionnaires, et auxquels la sentence n'a pas touché.

L'article 18 du contre-projet renvoie à une annexe concernant le canal d'eau douce. Or cette annexe renferme notamment deux stipulations absolument contraires aux dispositions de la sentence impériale, l'une relative à la délimitation des terrains et qui donne lieu aux observations déjà indiquées à propos de l'article 12; l'autre relative à la hauteur des eaux à maintenir dans le canal, que le contre-projet subordonne à des éventualités, tandis que la sentence arbitrale en fait une obligation *pour le gouvernement égyptien.*

La seconde partie du 1er paragraphe de l'article 19, concernant l'attribution de juridiction, aurait pour résultat d'annuler les garanties assurées aux capitaux étrangers, formant la majeure partie du capital social de la Compagnie, par le titre 8 des statuts, articles 73, 74 et

75, et particulièrement par le paragraphe suivant de l'article 73.

« Quoique ayant son siège social à Alexandrie, la « Société fait élection de domicile légal et attributif de « juridiction à son domicile administratif à Paris, où doi- « vent lui être faites toutes *significations.* »

En établissant que le contre-projet (qui ne tient pas compte des actes antérieurs) fait seul loi à la concession, l'article 21 met en question l'existence légale de la Compagnie ; ledit article est donc contraire à l'esprit comme à la lettre de la sentence.

La Compagnie ne pourrait évidemment consentir à un pareil acte de renonciation.

XII

TRANSCRIPTION DE LA CONVERSATION QUI A EU LIEU ENTRE M. JULES DE LESSEPS ET SON ALTESSE ISMAÏL, D'APRÈS LES NOTES DE MON FRÈRE.

« Le 29 décembre 1864, visite au Vice-Roi, très bonne « et très cordiale réception. Je suis resté avec ce prince « une heure trois quarts. Nous avons longtemps causé sur « divers sujets insignifiants, ensuite sur les événements de « Tunis qui m'avaient empêché de venir plus tôt présenter « mes hommages et mes félicitations à un prince qui « depuis longtemps m'avait honoré de tant de bienveil- « lance et d'affection, et qui, en dernier lieu, avait bien « voulu se souvenir de moi, en me faisant inviter par « M. Ruyssenaers à venir lui rendre visite.

« Comme j'évitais avec soin de parler le premier du « Canal de Suez, Ismaïl-Pacha me demanda, à plusieurs « reprises, des nouvelles de *Ferdinand;* à la dernière, je « lui dis que lorsque j'avais quitté l'hôtel, il venait de « sortir à cheval. Il aura sans doute, me dit-il, été voir « la ligne du nouveau canal d'eau douce du Caire au « Ouady, où je rassemble un nombre considérable de « travailleurs. — Il y est allé hier, lui répondis-je.

« *Le Vice-Roi.* — En a-t-il été satisfait ? Vous devez « voir, mon cher Jules, que je ne néglige rien pour exé- « cuter les conditions auxquelles je me suis engagé. On « dit que je ne veux pas exécuter la sentence de l'Empe- « reur, vous êtes pourtant témoin de mon empressement « à remplir mes engagements. Votre frère m'avait-il parlé « de l'exécution de ce canal dans ces derniers temps ?

« Non, eh bien ! j'en commence l'exécution, de mon pro-
« pre mouvement. Je réunis de 30 à 40,000 hommes qui,
« demain, vont commencer les travaux. Il est bien
« entendu que ce travail n'est pas fait par des corvées,
« mais par des soldats de la réserve qui auront de la
« soupe, le matin, et de la viande le soir. En outre, le temps
« de leur travail leur sera compté pour leur service
« militaire.

« J'ai payé, exactement au jour de l'échéance, le pre-
« mier terme des sommes mises à ma charge par la sen-
« tence arbitrale. »

« *Jules.* — J'ai été témoin des faits que constate Votre
« Altesse, je ne puis que la remercier et la féliciter en
« même temps d'un empressement et d'une loyauté dont
« je n'ai jamais douté, connaissant son caractère noble
« et généreux. »

« *Ismaïl.* — Pourtant, mon cher Jules, on m'accuse de
« vouloir manquer à la parole que j'ai donnée à l'Empe-
« reur, en me soumettant à son jugement. N'est-ce pas
« moi qui, le premier, lui ai demandé de trancher les dif-
« ficultés existant avec la Compagnie? Avant mon avéne-
« ment à la vice-royauté, qu'avait fait mon prédécesseur
« pour acquitter ses obligations? Il n'avait payé que des
« sommes relativement insignifiantes. Moi, je me suis
« fait un devoir de régler la position financière de mon
« gouvernement avec la Compagnie. Je me suis exécuté
« avec exactitude et loyauté, je compte agir de même
« en ce qui concerne la sentence impériale. Vous pou-
« vez voir de vos propres yeux les moyens que j'em-
« ploie pour creuser le canal d'eau douce dont je me
« suis chargé, quoique j'aie à peine entre mes mains les
« plans définitifs de vos ingénieurs. »

« *Jules.* — Je dois avouer à Votre Altesse que, lorsque « je suis parti de Paris, il existait des doutes sur les intentions de Votre Altesse d'exécuter sans arrière-pensée « toutes les dispositions de la sentence impériale. Ces « doutes, je les ai entendu exprimer autour de moi, et « je dois dire qu'ils étaient fortifiés par les assurances « arrivées de Constantinople sur l'acceptation de toutes « les clauses de cette sentence. Le Divan ne discutait « qu'une question de forme qui n'altérait en aucune « façon les droits sanctionnés par la sentence arbitrale. « Je puis ajouter qu'à Constantinople on rejetait sur « Votre Altesse toute rédaction tendant à fausser, altérer « ou annuler les dispositions d'un acte que les deux parties devaient respecter, puisqu'elles s'y étaient préalablement engagées de la manière la plus formelle.

« J'ai entendu émettre des doutes, je le répète, et j'ai « cru à un malentendu. Connaissant le caractère de « Votre Altesse, je me suis rendu garant de ses bonnes « intentions, demandant que l'on suspendît tout jugement défavorable jusqu'au moment où les faits mieux « expliqués feraient ressortir sa sincérité et son respect « pour ses engagements.

« Je suis donc parti de Paris, ne comprenant pas bien « les difficultés qui pouvaient exister désormais entre « Votre Altesse et la Compagnie, si la Turquie, acceptant les termes de la sentence impériale, Votre Altesse « était disposée, comme le sont également mon frère et son « Conseil d'administration, à exécuter religieusement et « sans arrière-pensée ladite sentence.

« En ce moment, après avoir entendu le langage de « Votre Altesse, je comprends moins que jamais qu'il « puisse exister aucune difficulté entre nous, puisque

« nous reconnaissons, les uns et les autres, que notre
« rôle se borne à exécuter respectueusement la sentence
« impériale, ainsi que les actes qui ont servi de base et
« de point de départ au travail préparatoire de la Com-
« mission, dans toutes les parties qui n'ont pas été
« modifiées par la sentence. »

« *Ismaïl.* — Ferdinand, à son arrivée en Égypte, s'est
« entretenu avec moi sur ce sujet. Je lui ai fait part
« de tout ce que je désirais. Il était convenu qu'il irait
« en France y soumettre mes observations. Mais, à l'ar-
« rivée de la convention de Constantinople, au lieu d'ef-
« fectuer son voyage, il est resté à Alexandrie, en évitant
« de discuter ce projet avec moi. Pourtant je ne suis pas
« homme à éviter la discussion. Je la recherche au con-
« traire, et comme je suis animé de bonnes dispositions
« et décidé à respecter un jugement que j'ai été le pre-
« mier à solliciter, il aurait pu me dire en quoi cette
« convention s'écartait des bases de la sentence et nous
« aurions pu nous entendre.

« Alors est arrivée la rixe entre les ouvriers grecs et
« barbarins, et cet incident sans importance a été cause
« qu'il est retourné dans l'Isthme.

« Ferdinand a évité toute négociation, à ce point que
« dans une visite d'amitié qu'il me fit dernièrement, en
« me prévenant qu'il n'avait pas à me parler d'affaires,
« je lui répondis que, lors même qu'il en serait autre-
« ment, je ne l'en recevrais pas moins bien. »

« *Jules.* — S'il en est ainsi, je crois qu'il sera très
« facile de nous entendre. Votre Altesse sait que je lui
« suis dévoué et que je désire servir ses véritables
« intérêts ; si, de son côté, elle veut avoir confiance en
« moi et si les sentiments qu'elle vient d'exprimer sont

« exempts de toute arrière-pensée, nous pourrons « ensemble dépouiller de tout malentendu la grande « entreprise qui doit faire sa gloire et sa fortune, en nous « mettant d'accord sur la demande que Votre Altesse doit « faire au Sultan du firman, dans la forme la plus propre « à ménager les susceptibilités de la Porte, tout en main- « tenant les termes de l'auguste sentence que les parties « sont décidées à respecter. »

« *Ismaïl.* — Avez-vous lu le contre-projet ottoman ? « Pour ce qui me concerne, je dois vous dire que je le « trouve parfaitement bien fait et acceptable dans toutes « ses parties. Dites-moi votre opinion. »

« *Jules.* — J'ai lu ce contre-projet et je trouve que « non seulement il s'écarte de l'esprit et de la lettre de la « sentence, mais qu'il contient en outre des adjonctions « et des omissions aussi dangereuses que les violations « elles-mêmes. »

« *Ismaïl.* — Citez-moi les passages en contradiction « avec la sentence. »

« *Jules.* — Je ne puis en ce moment vous les indiquer « tous, ne me trouvant pas suffisamment préparé à une « semblable discussion, mais si Votre Altesse le désire, « quoique je ne sois venu en Égypte que pour lui faire « une visite d'amitié et non pour m'occuper d'une affaire « dont je ne suis pas chargé, je propose à Votre Altesse, « en la voyant si bien disposée, de nous réunir demain ou « le jour qui lui conviendra. J'apporterai le contre-pro- « jet après l'avoir étudié de nouveau. Nous le discuterons, « et je signalerai à Votre Altesse tous les points qui sont « en contradiction avec la sentence et qui, en la faussant « et la dénaturant, ne nous permettent pas d'accepter un « pareil projet, parce que nous ne pouvons ni ne voulons

« porter atteinte à la sentence arbitrale. Nous n'avons
« pas été, il est vrai, les premiers à demander le juge-
« ment de l'Empereur, mais nous l'avons accueilli avec
« reconnaissance et sans réserve, et nous sommes déci-
« dés, en ce qui nous concerne, à l'exécuter scrupuleuse-
« ment.

« Il est bien entendu d'ailleurs que nos conversations
« seront privées et confidentielles et qu'elles n'engage-
« ront ni Votre Altesse ni la Compagnie. »

« *Ismaïl.* — Dites-moi, dès à présent, mon cher Jules,
« ce qui vous choque dans la convention turque.

« Son Altesse me fit cette demande avec insistance.

« Ne voulant pas engager une discussion à laquelle je
« n'étais pas suffisamment préparé et tenant à ne pas
« entrer dans le cœur de la question avant d'avoir
« obligé le prince à découvrir ses véritables sentiments,
« je me bornai à répondre que j'avais lu cette pièce
« depuis longtemps, que l'ayant trouvée complètement
« inacceptable, je ne l'avais pas assez étudiée pour pou-
« voir la discuter en ce moment, mais que, le lendemain,
« je serais préparé. »

« *Ismaïl.* — Au moins, dites-moi un seul point, je
« vous en prie. »

« *Jules.* — Prince, je vous citerai, puisque vous le
« désirez, celui qui touche la nomination du président et
« qui m'a frappé d'abord, parce qu'il concerne mon frère.
« Il est contraire à la sentence, en ce qu'il est une viola-
« tion manifeste des statuts. »

« *Ismaïl.* — Pourtant il serait juste de me laisser le
« droit de nommer le président d'une société égyptienne.
« J'ai vu même que ce droit m'était attribué par un des
« actes de concession. »

« *Jules.* — Le premier acte de concession portait en « effet que le vice-roi nommerait le président. La « Société financière n'existait pas encore. Mais lorsqu'il « s'est agi de la former, est intervenu le deuxième acte « de concession, accompagné des statuts qui stipulent « les conditions imposées aux sociétés anonymes et qui « sont la loi fondamentale liant les actionnaires et le « vice-roi. Nous ne pouvons pas plus que Votre Altesse « apporter aucune modification à ces statuts respectés « par la sentence, sans l'assentiment des actionnaires. »

« *Ismaïl.* — Bien ! Passez à un autre article.

« Après m'être défendu d'aller plus loin, je lui parlai « de la prétention relative à la juridiction, prétention « contraire à la sentence et aux statuts, comme aux « capitulations et aux traités internationaux que des « conventions particulières ne peuvent pas annuler. »

« *Ismaïl.* — Allons, Jules, passons au troisième point, « vous devez le connaître, et je vous prie de me le dire. »

« *Jules.* — D'abord, Altesse, il en existe plus d'un troi- « sième, ensuite je suis pour aujourd'hui au bout de « mon rouleau, et si Votre Altesse y consent, nous discu- « terons un autre jour d'une manière approfondie tous « les articles du contre-projet que la Compagnie ne peut « accepter. »

« *Ismaïl.* — J'y consens, mais je veux qu'au préalable « vous me fassiez une note que vous m'enverrez et qui « contiendra toutes vos observations. »

« *Jules.* — Monseigneur, je ne suis pas écrivassier ni « faiseur de notes ou de mémoires, épargnez ce travail « à un homme qui n'est venu ici que pour vous voir et « se promener. Nous discuterons verbalement le contre- « projet, et, d'après ce que je vois de vos sentiments, ce

« que je sais de votre esprit droit et juste, je ne doute « pas que nous ne tombions bientôt d'accord sur l'exécu- « tion loyale et honnête de nos engagements récipro- « ques. »

« *Ismaïl.* — Non, mon cher Jules, je vous prie de faire « ce travail. Vous ne manquerez pas de trouver auprès « de vous des gens qui manient parfaitement la plume et « qui vous aideront. Je tiens à lire ces observations avant « de vous revoir, parce qu'alors je pourrai me préparer « pour la discussion, tandis que si nous agissions « comme vous le dites, vous seriez préparé, mais moi je « ne le serais pas et nous ne serions pas à deux de jeu. »

« Je saluai Son Altesse en lui promettant de satisfaire « à sa demande. »

XIII

A S. M. L'EMPEREUR.

Paris, le 4 février 1865.

SIRE,

Le vice-roi d'Égypte avait fait connaître, le 18 août 1863, à la Compagnie du Canal de Suez qu'il était *autorisé* par le Sultan à s'entendre avec elle sur les modifications à apporter dans l'acte concernant la formation de la société, *de manière*, disait la notification officielle de Son Altesse, *à enlever les points qui jusqu'à présent avaient motivé le refus d'autorisation de la Porte.*

L'entente n'ayant pu s'établir directement entre le gouvernement égyptien et la Compagnie, le Vice-Roi, s'adressant à Votre Majesté, la pria de consentir à statuer elle-même sur les questions pendantes, à la solution desquelles la Porte subordonnait son firman d'autorisation. Ces questions étaient la rétrocession de terrains concédés, celle du canal d'eau douce et l'abolition du travail obligatoire des ouvriers égyptiens.

Le jugement souverain a donné satisfaction aux exigences politiques, en déterminant les justes indemnités auxquelles avait droit la Compagnie.

La Compagnie s'est immédiatement inclinée avec respect et reconnaissance devant la décision de Votre Majesté.

S. A. le Vice-Roi l'a acceptée et l'exécute.

La Sublime-Porte a officiellement déclaré qu'elle en était satisfaite.

Ainsi se sont trouvées entièrement réglées les questions en litige, et, grâce à ce réglement, la Compagnie est désormais assurée de poursuivre ses travaux sans entraves.

Il ne s'agissait plus que de la forme à donner à la ratification du Sultan.

La Porte proposa au gouvernement de Votre Majesté de faire rédiger un acte nouveau, au bas duquel elle mettrait son autorisation.

Elle fit envoyer, de son côté, à Alexandrie, un projet dont les termes sont la négation formelle de la sentence et des droits de la Compagnie.

Le mémoire ci-joint établit en détail les points essentiels qui interdisent à la Compagnie l'adoption du projet de Constantinople.

Le Conseil d'administration ne voulant pas renouveler des débats qui ont été heureusement clos par la sentence arbitrale, supplie respectueusement Votre Majesté de faire obtenir purement et simplement, par l'entremise de son ambassadeur, à Constantinople, le firman d'autorisation du Sultan qui, d'après les principes du compromis et de la sentence, devait être la conséquence immédiate du jugement arbitral.

L'acte d'autorisation ne peut plus en effet donner lieu à des discussions, négociations ou ajournements, puisque les trois conditions mises à sa délivrance ont été résolues par un jugement sans appel, que toutes les parties avaient accepté à l'avance, et que l'Égypte et la Compagnie exécutent fidèlement.

La Compagnie n'échappe ni à l'exécution de la sen-

tence ni à l'accomplissement de ses obligations résultant des actes antérieurs. La sentence impériale est ce qu'elle est, les actes antérieurs, dans les parties non modifiées par la sentence, sont ce qu'ils sont. Nous n'avons pas à les expliquer ni à les interpréter. Il ne dépend de personne de les modifier : il faut donc que l'on en prenne son parti. La Compagnie voudrait donner satisfaction aux craintes chimériques de la Porte ou calmer ses illusions en s'écartant de la voie indiquée, qu'elle ne le pourrait pas, à cause de la constitution des sociétés anonymes qui ne permettent pas aux administrateurs de changer les conditions en vertu desquelles leurs actionnaires se sont réunis en société, sans le consentement de tous les actionnaires représentés par l'assemblée générale.

Or, est-il possible de venir dire aujourd'hui à une assemblée générale d'actionnaires : « L'Empereur a pro-
« noncé sur toutes les difficultés qui vous avaient été
« suscitées ; sa décision sollicitée par le Vice-Roi d'Égypte
« avait été agréée par la Porte, et vous l'avez adoptée à
« l'unanimité. Le but avait été de mettre *vos concessions*
« *en harmonie avec les demandes de la Porte*; ce but a été
« rempli, suivant ces expressions de l'exposé de la
« situation de l'Empire :

« *La sentence de Sa Majesté a été portée à la connais-*
« *sance du gouvernement ottoman. La Sublime Porte n'a*
« *fait aucune difficulté pour reconnaître que par cet*
« *acte les diverses conditions à l'accomplissement desquel-*
« *les la Turquie avait subordonné sa sanction se trouvaient*
« *remplies.* »

Maintenant la Porte ne reconnaît plus la sentence arbitrale ni les droits de la Compagnie consacrés par cette sentence.

Mais le gouvernement de l'Empereur saura prendre les mesures nécessaires pour faire respecter et exécuter par toutes les parties intéressées la décision de Sa Majesté.

XIV

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Constantinople, 27 février 1865.

Après avoir quitté Paris, j'étais le lendemain à Lyon, et je t'ai envoyé de cette ville, par notre excellent sténographe Sabbatier, le compte rendu de mes conférences à la salle Saint-Pierre et dans une réunion d'actionnaires, ainsi que de mes explications aux membres de la Société d'encouragement.

De Lyon je me suis rendu à Turin, où M. Torelli, ministre des travaux publics, m'avait invité à un banquet où se trouvaient réunis les ministres, les hauts fonctionnaires, le président de la Chambre du commerce; au dessert j'ai rendu compte de l'état de nos travaux et j'ai terminé en portant un toast à l'Italie. — M. Torelli a répondu par un toast à l'Empereur et à l'Impératrice; puis le marquis Arconati Visconti, qui, pendant une récente visite dans l'Isthme, avait pu vérifier par lui-même l'avancement de notre entreprise, a proposé la santé de son Président.

A mon départ de Turin, j'ai été accompagné à la gare par le baron Ricasoli, le général Menabréa, le comte Sclopis, M. Torelli et le marquis Arconati Visconti.

La Chambre de Commerce de Turin nous enverra un délégué en Égypte pour le 6 avril prochain.

A Florence, la réception n'a pas été moins cordiale. — Étant allé assister, dans la loge du préfet, à un ballet-pantomime en trois actes qui a une grande popularité et

qui est intitulé : *Il taglio del isthmo di Suez,* toute la salle s'est levée à mon entrée et a fait entendre des acclamations redoublées ; les dames agitaient leurs mouchoirs. — Ces manifestations se sont renouvelées à la fin du ballet.

Le premier tableau me représente dans une conférence avec les ambassadeurs des grandes puissances, parmi lesquels le diplomate turc ne joue d'autre rôle que de fumer sa pipe. — Personne ne s'entend naturellement ; après force gestes, les ambassadeurs se retirent en désaccord. — Je reste seul, plongé dans mes réflexions, je m'étends sur un divan, je m'endors ; pendant ce temps une charmante danseuse déguisée en *civilisation*, avec l'étoile au front, descend d'un nuage ; elle me prend par la main et me mène sur le lieu des travaux où des ouvriers européens dansent avec des almées, pendant que des mines éclatent et ouvrent le bosphore. Dernier tableau : Arrivée dans les Indes ; je suis toujours conduit par la douce main de la Civilisation qui, me débarquant dans un port quelconque, fait prosterner les indigènes devant un temple où elle arrête l'accomplissement d'un sacrifice humain, et engage les marins de toutes les flottes, débarqués dans l'île, à une danse générale avec les bayadères. — Tableau final avec feu d'artifice, lumière électrique, etc.

Le roi Victor Emmanuel était absent de Florence ; il chassait à San-Rossore. Le lendemain, il voulut bien m'envoyer son aide de camp le comte de Castigliano pour m'inviter à le voir, mais malheureusement, je ne pouvais manquer le vapeur qui devait quitter Naples le surlendemain, pour prendre à Messine le paquebot de Constantinople.

Le corps municipal de Pise, son gonfalonier en tête,

est venu me présenter une adresse. — Je lui ai répondu que je regrettais beaucoup de ne pouvoir prolonger mon séjour dans cette ville où nous avons passé, cher frère, les premières années de notre enfance.

A Naples, où je ne suis resté que quelques heures, le prince Humbert a bien voulu m'inviter à déjeuner avec le président du Conseil des Ministres, le maréchal de la Marmora. Le prince s'est montré très au courant des affaires du Canal, en a beaucoup causé et a exprimé sa vive sympathie pour son succès définitif.

A Messine, le préfet, la municipalité, la Chambre de Commerce m'ont fait un accueil qui ne le cédait en rien à celui que j'avais trouvé à Turin, à Pise et à Naples. Je ne parle pas de Rome où je n'ai fait que passer d'une gare à l'autre, ne profitant d'un arrêt d'une heure que pour montrer à mon fils Charles l'église et la place de Saint-Pierre.

Maintenant, nous nous reposons à Stamboul où tout est calme et où il faut beaucoup de patience avec MM. les Turcs, passés maîtres pour faire attendre sans aboutir.

XV

M. RUYSSENAERS, CONSUL GÉNÉRAL DES PAYS-BAS EN ÉGYPTE.

Constantinople, 1er mars 1865.

Il a été convenu à Paris que je me rendrais à Constantinople afin d'y passer quelques jours auprès de M. le marquis de Moustier, ambassadeur de France. Le ministre a jugé utile que, sans avoir à négocier moi-même avec les Turcs, M. de Moustier pût recevoir de moi, dans l'intérêt de l'accomplissement de ses instructions, toutes les explications et tous les renseignements désirables, concernant la Compagnie.

Je suis ici depuis deux jours, et ne suis pas encore en mesure de vous rien dire. Je compte retourner à Alexandrie, au plus tard, par le paquebot direct égyptien qui partira d'ici, le 16 de ce mois.

XVI

A M. LE MARQUIS DE MOUSTIER,
AMBASSADEUR DE FRANCE A CONSTANTINOPLE.

15 mars 1865.

Note sur la juridiction dans l'Isthme.

L'article 73 des statuts s'exprime ainsi :

« Quoique ayant son siège social à Alexandrie, la « Compagnie fait élection de domicile légal et attributif « de juridiction à son domicile administratif à Paris, où « doivent lui être faites toutes significations. »

Que veut dire cet article ?

En principe, des conventions particulières ne peuvent pas changer, dans les relations légales des individus, la jurisprudence établie. Il ne s'agit, dans l'article 73, que des faits sociaux qui viendraient à se produire parmi les membres de la Société et en ce qui concerne seulement leurs rapports sociaux. Les conditions des personnes de toute nationalité employées sur les travaux ou traitant avec la Compagnie, se règlent suivant les lois de l'Égypte ou les traités internationaux ; les rapports des indigènes avec la Compagnie ou de la Compagnie avec les indigènes se règlent de la même manière. Il n'est besoin à ce sujet d'aucune stipulation, que la Compagnie n'a d'ailleurs point qualité de faire avec le gouvernement égyptien. Faut-il répéter que la Compagnie, uniquement commerciale, n'a aucun droit à donner ou à ôter au gouvernement égyptien, et

qu'elle ne peut d'aucune manière apporter un changement à la condition légale ou usagère des étrangers et des indigènes dans leurs rapports judiciaires? Les contestations qu'ils pourront avoir entre eux, dans l'isthme, se régleront absolument comme dans les autres parties de l'Égypte.

Ce qui prouve que la Compagnie ne veut faire aucun empiétement sur une pareille matière, c'est qu'elle a obtenu du gouvernement égyptien, après l'avoir longtemps sollicité, l'établissement, dans les principaux chantiers de l'isthme, de représentants de l'autorité égyptienne, chargés d'y faire la police et de s'occuper des procédures concernant les autorités locales.

La sentence arbitrale n'a pas touché à cette question, qui ne peut raisonnablement donner lieu à l'ombre d'un doute ; il n'y a aucun motif pour s'en occuper dans le projet de convention qui ne doit être que la reproduction de la sentence arbitrale.

Péra, le 15 mars 1865.

XVII

NOTE POUR L'AMBASSADEUR DE FRANCE

Sur les 3,000 hectares de terres *cultivables* qui n'ont pas été rétrocédés par la Compagnie au gouvernement égyptien, et qui, par conséquent, ne devraient point figurer dans les tableaux des terrains affectés au canal maritime.

La question des 3,000 hectares affectés ***aux besoins de l'exploitation du canal maritime***—termes de la sentence,— dont le prix n'est pas remboursé à la Compagnie, avait été si bien comprise par le Vice-Roi lui-même et par la Porte comme étant en dehors des 10,264 hectares *nécessaires à l'exploitation du canal maritime*, que l'article 12 du contre-projet de Constantinople, rédigé par Nubar-Pacha et adopté par la Porte, dit textuellement :

« *La commission spéciale devra, après examen sur les* « *lieux, délimiter l'étendue des terrains nécessaires à la* « *construction et à l'exploitation du canal maritime, éten-* « *due qui dans tous les cas ne dépassera pas* 10,264 *hec-* « *tares.* »

Il ajoute ensuite dans le même article :

« *En outre, le gouvernement égyptien accorde à la* « *Compagnie* 3,000 *hectares de terres que la Compa-* « *gnie pourra mettre en culture elle-même.* »

Ainsi l'opinion de la Porte se trouvait d'accord avec celle du conseil judiciaire de la Compagnie, laquelle s'exprime de la manière suivante : « La sentence, en

« effet, après avoir fixé à 63,000 hectares la totalité des « terrains concédés à la Compagnie, en déduit 3,000 « hectares *faisant partie des emplacements affectés aux « besoins de l'exploitation du canal maritime* et réduit à « 60,000 hectares les terrains rachetés par le gouverne- « ment égyptien. Ces 3,000 hectares ont été exclus de « la rétrocession ; ils restent dans leur condition primor- « diale. Ils n'ont jamais été l'objet d'un rachat ni d'un « payement, et la jouissance complète, incontestable, en « appartient à la Compagnie. »

Péra, 15 mars 1865.

XVIII

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Constantinople, 15 mars 1865.

La semaine dernière, j'ai été, avec M. le marquis de Moustier, faire visite à Fuad-Pacha, grand vizir, et à Aali-Pacha, ministre des affaires étrangères. Il a été bien établi que l'ambassadeur de France saisissait *officiellement la Porte, au nom de l'Empereur*, de l'affaire de l'autorisation de la Porte à donner au Vice-Roi d'Égypte, *en conséquence de la sentence arbitrale*, et que je n'étais ici que pour donner à l'ambassadeur tous les renseignements et éclaircissements nécessaires, en ce qui concernait la Compagnie.

L'ambassadeur a repoussé la discussion sur le contre-projet, et a demandé, avant de signifier les ordres qu'il avait de son gouvernement, qu'on lui fît connaître par écrit les objections de la Porte au projet de convention approuvé par le ministre des affaires étrangères, à Paris, en septembre, et communiqué par les représentants de la France à la Porte et au Vice-Roi d'Égypte. Il ne faut pas oublier qu'alors les ministres de la Porte, de même qu'Ismaïl-Pacha, ont protesté de leur respect pour la sentence et pour son exécution.

Aali-Pacha ayant été informé, par le premier drogman de l'ambassade, de la nature des instructions ministé-

rielles que M. de Moustier était prêt à exécuter, si l'on n'admettait pas immédiatement le principe du premier projet de convention, s'empressa d'adopter ce principe.

L'ambassadeur commença par déclarer que la sentence était une et indivisible, qu'elle ne pouvait être mise en discussion et qu'il ne s'agissait que de la forme à donner à la ratification du Sultan. Il y eut alors des pourparlers et des tentatives faites par la Porte auprès de l'ambassadeur, qui finit par se fâcher et posa un ultimatum, en même temps qu'il adressait à Aali-Pacha une note confidentielle, dont copie est ci-jointe, et que je vous communique à titre également confidentiel, afin de vous montrer avec quelle netteté M. de Moustier a traité le principal sujet des difficultés soulevées, c'est-à-dire la question des terrains conservés à la Compagnie par la sentence.

Je passai une journée avec l'ambassadeur pour formuler la rédaction définitive du projet de convention, en y ajoutant quelques éclaircissements qui ne nuisaient point au fond de la première rédaction faite à Paris, et en y insérant, en ce qui concerne les terrains, les considérants de la sentence relatifs au mode de jouissance des terrains.

Une dernière conférence a eu lieu hier, à la Porte, entre l'ambassadeur de France, le grand-vizir Fuad-Pacha et le ministre des affaires étrangères Aali-Pacha. Toutefois, cette séance qui devait être définitive ne l'a pas été, en ce sens que le premier drogman de la Porte doit la clore aujourd'hui chez l'ambassadeur de France, afin de recevoir quelques éclaircissements que l'on devait me demander, et que je me suis empressé d'envoyer, ce matin, à M. de Moustier.

Les Turcs ont un art merveilleux pour gagner du emps, et, dans cette affaire, il me paraît évident qu'ils reculent pour se donner la possibilité de se dégager de leurs promesses de ne rien faire, promesses faites au Vice-Roi et à sir Henry Bulwer.

Voici le billet que j'ai adressé, ce matin, à M. de Moustier, en lui envoyant les deux notes dont je vous remets copie :

« En annonçant à Paris mon départ pour l'Égypte, je « dis que vous terminez vos négociations, et que l'adop- « tion du premier projet des affaires étrangères est une « solution satisfaisante, puisqu'elle mène sûrement à la « ratification, en respectant les termes et les principes de « la sentence arbitrale.

« Je préviens Paris que ce ne sera pas la Compagnie « qui présentera au Vice-Roi d'Égypte le nouveau projet « de convention négocié par l'ambassadeur de France, « admis par la Porte et devant être plus tard revêtu de la « ratification du Sultan, mais bien l'agent de l'Empereur « en Égypte, veillant au Caire, comme vous veillez à « Constantinople, à l'exécution de la sentence arbitrale « prononcée par notre souverain, sur la demande du « Vice-Roi, avec l'assentiment de la Porte. »

L'ambassadeur est certain d'arriver à son but, il lui appartenait d'employer les moyens qu'il jugeait les plus convenables. Mon rôle devait se borner à le renseigner, à l'éclairer et à lui donner au besoin la réplique, s'il s'agissait de questions sur lesquelles la Compagnie seule pouvait se prononcer.

La marche suivie n'est pas aussi prompte que celle qui avait été indiquée dans les instructions ministérielles, mais je n'ai pas cru convenable d'y faire obstacle, d'au-

tant plus qu'elle était conforme au caractère de M. de Moustier, d'une habileté sans égale en fait de négociations, ainsi qu'à la nature de ses relations avec la Porte. Grâce à l'épouvantail de l'exécution immédiate de ses instructions, si explicitement et si heureusement données par M. Drouyn de Lhuys, il a en mains tous les moyens de réussir dans la voie qu'il a adoptée.

On peut considérer comme étant acquis le firman du Sultan.

L'ambassadeur n'ayant plus besoin de moi, je m'embarque demain pour l'Égypte, par paquebot direct faisant le voyage en trois jours et demi.

Vous pouvez charger mon frère Théodore de faire part de ce que je vous écris aujourd'hui au ministère des affaires étrangères.

XIX

ANNEXE A LA LETTRE PRÉCÉDENTE

Copie d'une note adressée, le 9 mars 1865, à S. A. Aali-Pacha, ministre des affaires étrangères de la Porte, par S. E. M. le marquis de Moustier, ambassadeur de France à Constantinople.

J'ai eu l'honneur de vous adresser, en date du 3 mars, une lettre destinée à poser le point de départ de la discussion. Cette lettre était tellement explicite, quant à l'impossibilité absolue où je me trouvais d'accepter un débat sur le dispositif de la sentence arbitrale, que Votre Altesse, en m'invitant, après cette déclaration si formelle, reproduction de toutes mes déclarations précédentes, à entrer en matière, m'a laissé croire que le point de départ, c'est-à-dire le respect absolu de la sentence, était compris et accepté. C'est ce qui m'a engagé à vous écrire encore ma lettre du 5 mars. J'éprouve tant de peine à concilier avec ces premières explications la conversation que vous avez eue aujourd'hui avec M. Delaporte, que je crains de nouveaux malentendus. Veuillez donc me pardonner si je cherche à les écarter.

Votre Altesse n'ignore pas dans quelles conditions la sentence arbitrale a été rendue, et combien l'honneur du Vice-Roi est engagé à ce qu'elle soit exécutée dans sa teneur complète. La Porte placerait donc, il me semble, Ismaïl-Pacha dans une très fausse position, si elle poursuivait pour son propre compte une modification d'un

jugement sollicité et accepté par ce prince. La Compagnie ne pourrait, d'un autre côté, renoncer à la moindre partie des avantages que la sentence lui confère, sans se suicider en quelque sorte, en laissant amoindrir de la manière la plus fâcheuse la situation que cette sentence lui a faite. J'ajoute que si l'on mettait au-dessus de si graves considérations les objections d'un ordre un peu secondaire qui tendent à se produire, on ne ferait jamais croire aux 40,000 actionnaires de la Compagnie que l'amoindrissement de la sentence n'est pas le but principal que, par une voie détournée, on aurait cherché à atteindre. Il serait infiniment fâcheux, à tous les points de vue, que de telles dispositions pussent s'accréditer dans une partie aussi importante du public français, déjà douloureusement impressionné par les difficultés que rencontre cette grande œuvre.

Quant à l'Empereur, il semble naturel de penser qu'en daignant accepter le rôle d'arbitre, il ne comptait rendre qu'un jugement sans appel. Je n'ai pas besoin de développer plus longuement cette pensée, mais je me demande si un jugement rendu sans appel est encore la propriété du juge qui l'a rendu, et si celui-ci est dans la possibilité morale de le modifier. Ce sont de simples réflexions que je suggère à Votre Altesse, sans m'y appesantir. Je ne puis parler que de ce qui me concerne directement et je répète encore, après l'avoir dit tant de fois, que, en ce qui me concerne, je ne puis me livrer à aucune discussion sur les termes de cette sentence. Je dois donc me borner à les rapporter ici. C'est ce que je vais faire.

Si j'ai bien compris ce que Votre Altesse a dit à M. Delaporte, le gouvernement ottoman regrettait que la sentence donnât à la Compagnie l'usufruit, car il ne s'a-

git plus que d'usufruit, d'une quantité de terrain qui lui parait considérable. Je laisse à de plus compétents à dire si, même à première vue, les 400,000 hectares de terrain répartis sur les bords d'un canal de trente lieues de longueur peuvent paraître une quantité supérieure aux besoins réels de l'entreprise.

Je me borne à rappeler les faits que voici. La sentence arbitrale a tranché la question. En effet, le Vice-Roi avait posé à l'Empereur cinq questions capitales sur lesquelles la sentence devait décider en dernier ressort. Or, la quatrième de ces questions renferme ces mots :

« Quelle est l'étendue des terrains nécessaires à la « construction et à l'exploitation du canal maritime dans « les conditions propres à assurer la prospérité de l'en- « treprise ? »

A cette question qui ne renferme aucune réserve, et il eût été facile alors aux intéressés d'en introduire, qu'a-t-il été répondu ? Voici comment la sentence s'exprime : « Considérant, sur la quatrième question, qu'il est néces- « saire de déterminer l'étendue du terrain qu'exigent l'éta- « blissement et l'exploitation, que les termes mêmes du « compromis indiquent clairement dans quel esprit doit « être examinée cette question, qu'il y est dit en effet « que l'étendue des terrains doit être fixée dans des con- « ditions propres à assurer la prospérité de l'entre- « prise ;

« Qu'elle ne doit donc pas être restreinte à l'espace « qui sera matériellement occupé par les canaux mêmes, « par leurs francs bords et par le chemin de halage, que « pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et « complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse « établir, à proximité des canaux, des dépôts, des maga-

« sins, des ateliers, des ports, dans les lieux où leur
« utilité sera reconnue, et enfin des habitations conve-
« nables pour les gardiens, les surveillants, les ouvriers
« chargés des travaux d'entretien et pour les préposés à
« l'administration;

« Qu'il est en outre convenable d'accorder, comme
« accessoire des habitations, des terrains qui puissent
« être cultivés en jardins et fournir quelques approvision-
« nements dans des lieux privés de toutes ressources de
« ce genre; qu'enfin il est indispensable que la Compa-
« gnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire
« les plantations et les travaux destinés à protéger les
« canaux contre l'invasion des sables, mais qu'il ne doit
« rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire pour
« pourvoir amplement aux divers services qui viennent
« d'être indiqués;

« Que c'est en se renfermant dans ces limites qu'a dû
« être déterminé, sur tout le parcours des canaux, le
« périmètre des terrains dont la jouissance est néces-
« saire à leur établissement, à leur exploitation et à leur
« conservation;

« Le périmètre des terrains nécessaires à l'établisse-
« ment et à l'exploitation du canal maritime est fixé à
« 10,264 hectares répartis ainsi qu'il suit, etc. »

La longueur de ces considérants démontre assez avec quel soin cette question a été examinée, et le considérant final prouve que, loin de se renfermer dans l'ordre d'idées tout à fait général indiqué par la question numéro 4, la sentence a tenu à prendre en considération les intérêts du gouvernement égyptien et à répondre par avance aux préoccupations de ce gouvernement. Je crois superflu d'observer que ces derniers considérants n'ont pas pour

objet de poser un principe qui devra être ultérieurement développé et appliqué, mais de faire comprendre que dans le dispositif du jugement irrévocable qui suit ces considérants, il a été tenu compte de toutes les idées qui y ont été exposées. Votre Altesse voit donc, sans qu'il soit nécessaire d'insister davantage, que je ne saurais, sans manquer à mes devoirs et sans oublier les limites infranchissables que j'ai indiquées en commençant, et que je croyais admises par Votre Altesse, accepter aucune discussion sur la quantité de terrain, puisque ce serait discuter les termes mêmes de la sentence.

Je suis convaincu que Votre Altesse le comprendra parfaitement et appréciera les considérations d'un ordre si élevé que je lui fais valoir.

XX

M. MIANI, A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, le 15 mars 1865.

Vous avez bien voulu me demander mon opinion, mes conseils et l'appui de la Société que je dirige, pour vous aider à poursuivre vos tentatives de la découverte des sources du Nil, entreprise dans laquelle vous êtes décidé à périr ou à réussir.

C'est, en effet, avec cette résolution que vous avez toute chance de réussir, puisque vous avez déjà en votre faveur des antécédents, une expérience et une connaissance des lieux que ne peut posséder aucun autre voyageur.

Vous me faites connaître que, pour exécuter votre projet, il vous faut, outre les moyens que vous avez à votre disposition, grâce à la libéralité de S. M. l'Empereur d'Autriche et de S. M. I. le Sultan, une somme de 100,000 francs, afin de pourvoir aux dépenses matérielles de votre expédition, en ce qui concerne l'engagement, la nourriture, l'armement et les frais de transport de 100 hommes choisis par vous en Italie. Il s'agit de vous procurer cette somme.

Pour chercher à l'obtenir, il convient de commencer par démontrer, dans un mémoire très court et très clair, accompagné de vos deux cartes comparatives, que de 1858 à 1860 vous avez remonté le cours du Nil jusqu'au deuxième degré de latitude nord, par 31 degrés de longi-

tude, et que, d'après les renseignements donnés par les indigènes, le cours du Nil qui redevient navigable à cet endroit, après avoir cessé de l'être près de Gondokoro, vers le 4me degré, se dirige vers l'équateur, à l'est du lac Nianza. Ces renseignements s'accordent avec ceux que j'avais recueillis moi-même, en 1856, dans mon voyage au fleuve Blanc au-dessus de Kartoum, et qui se trouvent consignés, dans un mémoire présenté, lors de mon retour en France, à l'Académie des sciences de Paris.

Les capitaines Speke et Grandt, auxquels personne ne pourra contester la gloire d'avoir, les premiers, traversé la ligne équatoriale, au centre de l'Afrique, du sud au nord, ont découvert, à l'extrémité occidentale du lac Nianza ou Victoria, non les sources du Nil, mais seulement les sources de la grande rivière Gieï qui, se dirigeant vers le nord et infléchissant ensuite à l'ouest, va probablement se jeter dans les immenses lacs et marécages d'où s'écoule, de l'ouest à l'est, le principal affluent du Nil appelé Bahr-el-Gazal — fleuve des Gazelles. — Cette hypothèse semble confirmée par les récentes explorations de l'intrépide et intéressante Mlle Tyne et du savant géographe allemand Heuglin, que je viens de voir, il y a deux mois, au Caire, de retour de leur voyage au Bahr-el-Gazal. Ils m'ont raconté qu'ils étaient arrivés sur leur petit bateau à vapeur, après de grandes difficultés, jusqu'au pied d'un plateau montagneux habité par les Niam-Niam, à travers les bois de roseaux et les végétations touffues des lacs dans lesquels nous supposons, d'après les voyageurs français Malzac et Vaissière, que se jette le Gieï. Ce serait la rivière dont la source a été découverte par MM. Speke et Grandt.

Si, dans le siècle dernier, le voyageur anglais Bruce

avait cru découvrir les sources du Nil, en découvrant les sources du grand afluent oriental du Nil, c'est-à-dire du Nil Bleu, il en est de même aujourd'hui, lorsque l'on croit que Speke et Grandt, après avoir contourné à l'ouest le grand lac Nianza, auraient découvert les sources du Nil, tandis qu'ils n'auraient découvert en réalité que les sources du principal affluent occidental, c'est-à-dire de la rivière Gieï, se jetant dans les lacs supérieurs dû Bahr-El-Gazal.

On saura alors qu'il reste une immense région encore inconnue, à l'est du 30me degré de longitude, entre le 2me degré de latitude nord et le 2me degré de latitude sud, et que vous vous présentez pour avoir l'honneur de tenter l'exploration de cette contrée dans laquelle vous pensez découvrir les sources du Nil. Vous indiquerez votre projet de faire ce voyage, en prenant, cette fois, votre point de départ au sud, en remontant le lac ou cours d'eau Uniamesi qui paraît être le plus rapproché de l'équateur et qui vient se jeter dans la mer des Indes.

Le projet ainsi conçu devra vivement intéresser le monde savant et commercial. A la faveur de cet intérêt, il y a lieu d'espérer que vous obtiendrez les moyens de continuer votre entreprise.

Voici maintenant la marche que je vous conseille de suivre :

Étant Italien, et la patrie italienne devant recueillir le principal honneur de votre découverte, vous devrez solliciter d'abord l'appui et l'assistance de S. M. le roi Victor-Emmanuel et des hommes si distingués de son gouvernement.

L'Empereur des Français, qui vous a déjà aidé dans votre précédente exploration de 1858 à 1860, ne man-

quera certainement pas de vous aider encore. Je me ferai un plaisir de vous donner une recommandation pour S. E. M. le marquis de Chasseloup-Laubat, ministre de la marine et des colonies, président de la Société impériale de géographie de France.

La lettre que vient de vous adresser l'illustre géologue et géographe Rodrik Murchison, président de la Société royale de géographie de Londres, vous est on ne peut plus favorable. Elle vous assure à l'avance la protection de cette Société qui dispose de plus de ressources que la Société de géographie française, et qui provoquera sans doute la coopération du public anglais.

Je proposerai, de mon côté, au conseil d'administration du Canal de Suez de faire concourir la Compagnie aux frais d'une œuvre qui ne peut manquer de contribuer, dans l'avenir, au développement des relations commerciales de l'Europe avec l'intérieur de l'Afrique, et qui, par conséquent, est de nature à ajouter aux produits de notre propre entreprise.

XXI

DÉPART DU CAIRE, LE 25 MARS, AVEC SIR HENRY BULWER, AMBASSADEUR ANGLAIS EN TURQUIE.

MM. Henry Bulwer;
Herbert, son secrétaire et neveu, deuxième secrétaire de l'ambassade britannique;
Sandison, attaché à l'ambassade;
Wilkinson, commandant du steamer de Sa Majesté Britannique, *Caradoc*;
Manby, ingénieur anglais;
Thurnburn, ingénieur anglais;
Tirton. avocat anglais;
West, officier de l'armée anglaise des Indes;
Ismaïl-Pacha, gouverneur de l'Isthme;
Ismaïl-Bey, chambellan du vice-roi, chargé d'accompagner sir Henry Bulwer;
Colquhoum, agent du consul général britannique en Égypte;
Reade, consul britannique au Caire;
Chancel (de), administrateur de la Compagnie;
Renouard, voyageur français;
Jacquot, id.
Fromageot, id.
Schneider, id.
Blossay (baron de), id.
Sichel, id.
Bois-Chevalier (de), id.
Charles-Aimé de Lesseps.

Arrivés à Tell-el-Kébir, — dîné et couché.

Départ de Tell-el-Kébir, le matin à 9 heures, le 26.

Arrivés à Ismaïlia à 5 heures; — grand dîner dans la salle du Cercle; — concert le soir chez M. Voisin; — séjour à Ismaïlia le 27; — départ d'Ismaïlia, le 28.

Visite du châlet du vice-roi, au chantier VI.

Déjeuner à El Guisr, chez l'ingénieur Gioia; — visite du chantier Couvreux; — arrivés à 5 heures, à Kantara; — le 29, déjeuner à Kantara; — départ à 9 heures et demie.

Arrivés à 5 heures, à Port-Saïd.

Le 30, séjour à Port-Saïd; — visite des chantiers et ateliers; — promenade en mer autour de l'îlot et en rade sur le remorqueur à vapeur de M. Dussaud.

Arrivée du steamer de guerre anglais *Caradoc*; — invitation aux officiers de venir visiter Port-Saïd et dîner chez l'ingénieur Laroche.

A la fin du dîner, trois toasts ont été portés :

Le 1er, par M. Ferdinand de Lesseps à sir Henry Bulwer :

« Nous devons nous séparer demain de notre éminent « compagnon de voyage, mon noble ami sir Henry Bul- « wer. Je vous propose de boire au rétablissement de sa « santé.

« Dans une récente réunion à Alexandrie, sir Henry « Bulwer, faisant allusion à un écrit d'un illustre « homme d'État français, où son état maladif était consi- « déré comme étant quelquefois un moyen, avait dit « avec son esprit habituel que le soin de sa santé l'ayant « obligé à venir en Égypte, sa maladie lui avait servi, « puisqu'elle lui avait permis de venir étudier les res- « sources et les besoins d'un pays où tant d'intérêts

« européens étaient engagés et lui avait peut-être fourni « l'occasion d'être utile à ces intérêts. Nous pouvons « nous féliciter nous-mêmes, non du motif du voyage de « sir Henry Bulwer, mais du voyage en lui-même, puis- « qu'il a eu pour résultat de lui faire visiter une seconde « fois nos travaux de l'isthme de Suez, et de lui permettre « de rendre compte des progrès de ces travaux. Il aura vu « que la Compagnie n'a aucun sentiment d'exclusivisme. « Elle espère que toutes les nationalités contribueront au « succès de l'œuvre, de même qu'elles sont appelées à « participer à tous ses bénéfices.

« Notre hôte a bien voulu me féliciter sur le mouve- « ment industriel et maritime, sur l'activité des chan- « tiers de Port-Saïd. Dernièrement, je faisais un rêve; « c'était de voir un jour, de l'autre côté du grand bassin, « à l'est de notre établissement fondé par l'industrie « française, un autre établissement créé par l'industrie « anglaise.

« Je voyais déjà, dans ce rêve, se développer les chan- « tiers, les docks et tout ce qui sera nécessaire à l'im- « mense développement que donnera notre canal aux « relations de la Grande-Bretagne avec la mer des « Indes.

« Tel est le vœu que je forme; j'espère qu'il se réali- « sera. Je m'honore d'être l'un des champions d'une « lutte pacifique entre la France et l'Angleterre; ayons « les uns envers les autres la jalousie du bien : non « point pour empêcher le bien, mais pour le faire d'un « commun accord. »

2°. — Toast de sir Henry Bulwer :

« Je bois à mon honorable ami Lesseps et à mes com-

« pagnons de voyage. Parmi eux, plusieurs ne sont pas « des connaissances nouvelles ; j'ai déjà eu occasion « d'apprécier leur amabilité et leur esprit. J'ai été reçu « dans l'Isthme avec cordialité, et si quelqu'un me disait « que la vieille politesse française est perdue, je lui « répondrais maintenant : Allez dans l'Isthme, où elle a « été retrouvée.

« Dans ma précédente visite, j'avais dit qu'il y avait « des circonstances qui ne permettaient pas à un diplo- « mate de dire tout ce qu'il pense. Aujourd'hui je suis « heureux de pouvoir m'exprimer plus librement. Je ne « fais point difficulté de convenir que tout ce que je « viens de voir me donne confiance dans le succès de « l'entreprise et m'a inspiré le sentiment de sa gran- « deur ; mais je crois que la chose indispensable à son « succès, la chose nécessaire pour mettre fin aux diffi- « cultés qu'elle a rencontrées jusqu'ici, c'est que vous « prendrez bien soin de ne pas donner prise, même quand « ces défiances reposent sur des préjugés ou sur des « erreurs, à la pensée que l'œuvre ne serait point uni- « verselle. Rien ne doit faire supposer qu'elle puisse « être poursuivie dans un intérêt de personne ou de « nationalité. Ne froissez pas les idées du gouvernement « local et de l'Égypte, ne leur demandez que ce qui vous « est nécessaire pour vos travaux.

« Mon ami Lesseps vient de faire une offre très sédui- « sante. Je serais très heureux de pouvoir fonder ainsi « l'association Bulwer-Lesseps. Ce ne sera pas mon « affaire, mais mes compatriotes pourront en profiter.

« A mon ami Lesseps ! A la prospérité de l'entre- « prise ! »

3e. — **Réponse de M. de Lesseps.**

« En réponse à ce que vient de dire mon honorable « ami sir Henry Bulwer et comme témoignage de nos « sentiments envers le Vice-Roi d'Égypte, je vous pro- « pose un toast à S. A. Ismaïl-Pacha. Nous travaillons « sous la protection et sous l'autorité de ce prince « éclairé, qui est le lien des relations de la Compagnie « avec toutes les nationalités, sans privilège particulier « pour aucune d'elles. Certainement nous maintiendrons « toujours, comme nous n'avons jamais manqué de le « faire jusqu'à présent, le caractère universel de notre « entreprise.

« *A Son Altesse le Vice-Roi d'Égypte* ! »

XXII

JOURNAL

6 avril 1865.

Le 31 janvier 1865, une circulaire avait été envoyée aux principales chambres de commerce d'Europe et d'Amérique, pour les prier d'envoyer des délégués chargés de visiter les travaux du canal de Suez. Cette invitation qui avait pour but de combattre les doutes répandus partout, au sujet de la réussite de l'entreprise, était ainsi conçue :

« Une première communication est ouverte entre « la Méditerranée et la mer Rouge.

« Depuis le 1er janvier, un service journalier de bate- « lage est établi de Port-Saïd à Suez et d'Ismaïlia à « Zagazig. Il dessert en même temps toutes les stations « intermédiaires de l'Isthme. Le moment est venu « où le commerce doit se préparer pour l'ouverture « du canal maritime à la grande navigation et, dès « à présent la Compagnie de Suez l'appelle à étudier « avec elle les moyens de tirer parti d'un batelage qui « peut déjà effectuer des transports entre les deux mers, « sur une ligne d'eau continue.

« J'espère que cette situation éveillera la sollicitude de « la Chambre de commerce de..., et si elle veut bien « nous prêter le concours que nous lui demandons, il « conviendrait que le délégué de son choix fût rendu à « Alexandrie, le 6 du mois d'avril prochain. Je serai en

« Egypte pour recevoir MM. les délégués ; je m'empres-
« serai de leur faciliter tous les moyens d'inspecter les
« travaux de l'Isthme, et de mettre à leur disposition les
« renseignements qu'ils jugeront nécessaires pour l'ac-
« complissement de leur mission. »

Les délégués se trouvèrent réunis, le 6 avril 1865, dans un banquet, au nombre de 120.

XXIII

VOYAGE DES DÉLÉGUÉS.

Nous venons de terminer notre excursion avec les délégués. Elle s'est effectuée dans des conditions inespérées. La température a été idéale, ni froide, ni chaude; l'eau était abondante, la régularité de la marche parfaite; partout le service de table et de logement a charmé nos voyageurs étonnés de la réception que nous étions en mesure de leur faire dans le désert. Il faut reconnaître que cet ensemble a été dû au dévouement et à l'activité de tout le personnel, qui n'a épargné aucune peine. MM. Borel et Lavalley, qui nous ont accompagnés jusqu'à Port-Saïd, ont fait preuve de l'union d'intérêts et de sentiments existant entre eux et la Compagnie, par l'obligeance qu'ils ont mise à donner aux délégués les explications et éclaircissements qu'ils ont désirés.

Les bruits défavorables qu'on avait fait circuler sur notre compte en Europe, et surtout en Egypte, où on allait jusqu'à prétendre que nous n'avions pas d'eau dans le canal, ont produit sur ceux des délégués auxquels on avait essayé d'inspirer des préventions, une réaction, à la vue de tout ce qui a été fait et de ce qui se prépare.

Je vous ai déjà écrit que, le 6, les délégués, venus par les bateaux français, anglais, italiens, autrichiens, égyptiens, russes, étaient réunis à Alexandrie. Vous avez reçu le compte rendu du banquot que la Compagnie leur a offert, le 7, dans une des salles du Consulat de France,

et auquel assistaient M. Tastu, consul général de France, M. Testa, consul général de Suède, M. Bruno, consul général d'Italie, M. de Moya, consul général d'Espagne, M. Dumreicher, consul général du Danemark, M. Zigomala, consul général de Grèce. Plusieurs consuls généraux, et entre autres celui d'Angleterre, qui se trouvaient au Caire, ont exprimé leurs regrets de ne pouvoir se trouver à cette réunion.

Le 7, on se rendait au Caire, d'où l'on repartait, le 9, au matin. Je vous envoie la liste des délégués. Sauf M. Christian, président de la chambre de commerce de Malte, et M. Grey, de Londres, membre d'une société scientifique, les délégués anglais, qui avaient été chargés, par lettres de créance adressées au président, de représenter les chambres de commerce de Sheffield, de Birmingham, de Plymouth et de Falmouth, et qui s'étaient réunis aux autres délégués pendant deux jours, à Alexandrie et au Caire, ainsi que l'agent de la Compagnie anglaise de navigation péninsulaire et orientale, ont fait connaître, au moment du départ, que des causes imprévues et importantes ne leur permettaient pas de participer à l'excursion projetée. Les copies ci-jointes indiquent qu'ils ont depuis rempli leur mission, dans une certaine mesure. Quelques personnes ont remarqué que cette abstention coïncidait avec le retour inopiné en Égypte de sir Henri Bulwer, qui, après s'être embarqué à Port-Saïd, le 31 mars pour la Syrie, était revenu à Alexandrie, le 7, et était arrivé, le 8, au Caire.

Un train spécial nous a menés à Zagazig, d'où les barques de la Compagnie nous ont conduits, vers trois heures, à Tell-el-Kebir. On a profité de la fin du jour pour visiter ce beau domaine. M. Duseigneur Kléber,

délégué lyonnais et l'un des sériciculteurs les plus distingués de France, a fait don à notre directeur agricole de graines de ver à soie du Japon. Vous savez que la Compagnie, qui a planté plus de 20,000 mûriers dans le Ouadi, s'occupe de l'élevage du ver à soie. Plusieurs de ces messieurs, désirant étudier l'agriculture égyptienne, se proposent de revenir à Tell-el-Kebir ; quelques-uns aussi retourneront dans l'Isthme pour le visiter plus en détail.

Dans la cour du château, avait été préparée pour le dîner une salle construite en nattes, au fond de laquelle brillait un transparent représentant l'isthme de Suez, et dont la simplicité était artistiquement relevée par des drapeaux de toutes les nationalités, des guirlandes de lanternes vénitiennes mêlées de branches de palmiers.

Le séjour à Tell-el-Kébir devait être court ; en effet, la plupart des délégués voulant prendre, à Alexandrie, les bateaux des 18 et 19 pour la France, l'Italie, l'Autriche et la Syrie, il n'était plus possible de stationner que sur les points des travaux sur lesquels MM. les délégués avaient à fixer leur attention.

On se remettait donc en route, le 10 au matin, et on arrivait à Ismaïlia à quatre heures du soir, après s'être arrêté quelques instants à Rhamsès pour visiter le groupe de la statue de Rhamsès II, ainsi que l'emplacement des murailles dé l'ancienne ville.

Ismaïlia avait pris un air de fête ; tout le quai qui longe le canal d'eau douce était pavoisé.

Le parcours de ce canal, la vue des établissements d'Ismaïlia avaient démontré à la Commission que la conquête du désert était accomplie ; il ne s'agissait plus pour elle que de la question de temps et d'argent sur laquelle

la fin de son voyage devait fixer son opinion. Tels sont les sentiments qu'expriment les toasts portés pendant le dîner par plusieurs membres qui ont félicité les agents de la Compagnie des résultats obtenus par leurs efforts. Suivant l'expression heureuse, employée par M. Berteaut, dans un toast aux actionnaires de la Compagnie, on avait à bâtir sur le sable et on y a bâti solidement,

M. le sénateur Cacace, président et délégué de la Chambre de commerce de Naples, voyant dans cette réunion l'image de la fraternité qui doit relier les peuples, unis dans une même pensée de progrès pacifique. se félicite que l'Italie, naguère appelée le pays des morts, ait dans sa résurrection, pris une si large part à cette grande manifestation du commerce universel.

En réponse à quelques paroles de M. de Lesseps, M. Cyrus Field, délégué de New-York, a proposé un toast, en ces termes :

« M. le Président, je vous remercie très sincèrement « des termes affectueux dans lesquels vous avez parlé de « mon pays.

« Sur l'invitation de la Chambre de commerce de « New-York, je me suis rendu ici pour assister à la « jonction de l'Atlantique et de l'Océan Indien par la « Méditerranée et la mer Rouge unies au moyen du Canal « de Suez. Je suis certain que tous ceux qui auront vu « ce que nous voyons seront d'accord pour reconnaître « qu'un canal maritime peut être exécuté à travers « l'Isthme, moyennant un capital convenable, sous la « direction des ingénieurs les plus distingués du dix- « neuvième siècle.

« Vous avez entrepris, monsieur le Président, le « grand œuvre de couper deux continents, au profit de

« toutes les nations commerciales du monde ; je fais les « vœux les plus ardents pour que vous en puissiez voir « bientôt le succès complet, et pour que ce travail reste « un monument, aussi durable que les Pyramides, de « votre énergie et de votre talent. D'ici à trois mois, « j'espère avoir le plaisir de voir deux hémisphères « réunis par un câble sous-marin, et lorsque ce travail « sera accompli, vous pourrez transmettre les télé- « grammes de ce lieu, en plein désert d'Afrique, à travers « une partie de l'Asie, du continent de l'Europe, des « profondeurs de l'Atlantique et par-dessus l'Amérique « jusqu'aux rivages de la mer Pacifique, où votre mes- « sage arrivera quelques heures avant le soleil.

« Je ne m'étonne pas que Moïse se soit longtemps « arrêté en Égypte, et si ma famille était avec moi, si « mes affaires ne m'appelaient pas en Angleterre, je « resterais à coup sûr plus longtemps dans cet intéres- « sant pays. Je vous remercie, monsieur le Président, de « votre courtoisie pour moi, et j'espère avoir le plaisir, « lorsque votre grande entreprise sera terminée, de vous « souhaiter la bienvenue en Amérique.

« Avec votre permission, Messieurs, je propose la santé « de M. Ferdinand de Lesseps, qui a dévoué les meil- « leures années de sa vie à opérer la coupure des deux « continents, pour le bien de l'humanité. »

M. de Lesseps, rappelant que la ville d'Ismaïlia doit son nom à S. A. Ismaïl-Pacha, propose de boire à la santé de ce prince.

La journée du 11 a été consacrée à visiter le domaine de Bir-Abou-Ballah, l'immense tranchée de Toussoum et le chantier du Sérapéum, où MM. Borel et Lavalley préparent le terrain de manière à amener sur le tracé du

canal maritime l'eau du canal d'eau douce, par le moyen d'une dérivation opérée dans ce but, et qui leur permettra d'enlever, à la drague, toute cette partie.

MM. les délégués, afin de témoigner d'une manière matérielle du concours qu'ils désirent apporter à l'œuvre, ont pris pour un instant la place des ouvriers, se mettant eux-mêmes au travail de la pioche et de la brouette.

Le 12, on partait d'Ismaïlia sur une flottille de dix-huit barques, et l'on s'arrêtait au chalet du vice-roi. De cette élévation, on se rend un compte exact du vaste panorama qui s'étend sous les regards et qui embrasse le lac Timsah, Toussoum, le Gebel-Mariam, les montagnes de Suez, le canal d'eau douce, Ismaïlia et le canal maritime. Plus loin, la Commission, accueillie au Seuil par le salut perçant des locomotives, montait dans le train, qui lui faisait traverser les ateliers où se trouvent les machines, rails et wagons qui doivent compléter le chantier d'El Guisr, et la conduisait aux excavateurs à sec dont la simplicité et le travail rapide ont reçu des éloges unanimes.

Pendant le déjeuner, qui a eu lieu, en plein air, sous une galerie gracieusement ornée de feuillage, M. de Lesseps s'est exprimé ainsi :

« La ville d'Ismaïlia où nous étions hier, ne rappelle « pas seulement le nom de S. A. Ismaïl-Pacha, mais « encore celui d'Ismaïl, fils d'Agar, qui a jadis parcouru « ces déserts et qui est l'ancêtre des tribus arabes. Le « chantier où nous nous trouvons, situé sur le plateau « d'El Guisr, mot qui signifie seuil en arabe, n'a donc « pas encore de nom propre. Je vous proposerai de profi- « ter de votre passage, qui marquera parmi nous une « époque si importante, pour appeler Mariam notre chan-

« tier n° 5, où, non loin d'une mosquée construite par la « Compagnie, s'élève la chapelle Sainte-Marie, consa- « crant le passage de la sainte Famille en Égypte.

« Déjà une montagne voisine est connue sous le nom « de Mariam, nom également respecté par les Arabes et « par les chrétiens.

« Enfin, Mme Ryer, notre jeune compagne de voyage, « qui suit son mari, représentant ici San-Francisco, la « capitale de la Californie, se nomme aussi Marie. Elle « sera la marraine de cet établissement, et ainsi l'Amé- « rique sera venue sur la limite de l'Afrique et de l'Asie « donner la main aux travailleurs européens. »

Avant de quitter le Seuil, MM. les délégués, désirant laisser un souvenir de leur passage dans l'isthme, ont fait, sur la proposition de M. Duseigneur Kléber, une collecte dont le produit est destiné à l'achat d'un ornement pour la chapelle de Sainte-Marie-du-Désert.

Nous étions quelques heures après à Kantara, où MM. Borel et Lavalley procèdent à l'installation d'un chantier. Plusieurs baraques sont élevées, tout est prêt pour la construction des maisons.

Au dîner de Kantara, M. Villa-Pernice, de Milan, porte un toast, en italien, qui peut se résumer ainsi : « il n'avait « accepté son mandat qu'avec une certaine hésitation, à « cause des préventions qu'il avait entendu manifester « en Europe à certaines personnes sur l'accomplissement « de l'œuvre, mais ce qu'il en a déjà vu l'a complètement « converti, et il ne doute plus de la possibilité de percer « l'isthme. »

Mais je dois appeler particulièrement l'attention sur l'allocution de M. Alfred de Lindheim, délégué de la Société impériale et royale de Vienne, pour l'encourage-

ment de l'Industrie, qui a exprimé en ces termes la pensée autrichienne, à l'égard du canal de Suez.

Messieurs,

« Qu'il me soit permis d'esquisser la situation de Vienne, « vis-à-vis du canal de Suez.

« Cette situation est bien simple.

« En peu de mots, la métropole de l'Autriche bénira le « jour où l'union de la mer Rouge avec la Méditerranée « sera au service de la grande navigation. Que ce fait « s'accomplisse, qui pourrait en douter? Nous tous, en « retournant dans notre pays, nous n'aurons pas seule- « ment à faire l'éloge du bon accueil, de l'aimable et gra- « cieuse hospitalité avec laquelle la Société a bien voulu « nous recevoir, nous pourrons dire à nos compatriotes : « Le canal n'est plus un rêve, il est assuré à jamais.

« Mais nous pourrons faire mieux encore. Nous tous, « nous pourrons, chacun selon son influence, ses « moyens, sa capacité, prêter nos forces à cette grande, « à cette glorieuse entreprise.

« Pour moi, même dans ma position modeste, j'avoue « franchement que j'aime à penser qu'à mon retour, « S. M. l'Empereur sera assez gracieux pour me rece- « voir. C'est bien dans ce moment que j'oserai lui dire : « Sire, vous avez fait le bonheur de l'Autriche, vous lui « avez fait le don le plus précieux : elle vous doit la « liberté. Qu'il plaise à Votre Majesté de mettre sous son « auguste protection le canal de Suez, une entreprise « qui favorise le commerce de l'Autriche et qui ne connaît « pas d'autres intérêts que les intérêts du monde entier. »

Le 13, nous repartions de Kantara ; à quelques kilomètres de Port-Saïd, nous montions sur 5 bateaux à

vapeur : le *Jérôme Napoléon*, don du prince Napoléon ; la *Jeanne* et la *Mathilde*, destinés au service des voyageurs sur le canal d'eau douce et livrés depuis peu de jours par la Société des forges et chantiers, le bateau à vapeur de MM. Dussaud et celui de MM. Borel et Lavalley ; passant au milieu de l'actif mouvement des grues et des dragues, nous étions directement et sans interruption portés en mer jusqu'à l'extrémité de l'îlot, d'où nous sommes retournés débarquer à Port-Saïd.

Au diner, M. de Lesseps faisait part de la mort de M. Richard Cobden à ces représentants de tous les pays réunis à la même table. « Au milieu de notre voyage, a-t-il « dit, nous venons d'apprendre une douloureuse nou- « velle. Richard Cobden, l'apôtre de la liberté commer- « ciale, n'est plus ; je demande aux délégués du com- « merce universel de m'autoriser à envoyer, en leur « nom, une dépêche télégraphique à Mme Cobden, pour « lui exprimer la part que nous prenons à sa douleur. »

M. Cyrus Field, d'une voix émue, a répondu à cette proposition en ces termes :

« Monsieur le président, les paroles ne peuvent pas « vous exprimer la tristesse que j'ai ressentie aujour- « d'hui, en recevant par le télégraphe la douloureuse « nouvelle de la mort de M. Richard Cobdem.

« La santé de M. Cobden était faible depuis plus d'un « an, et, il y a un mois, il quitta son habitation dans le « Sussex pour se rendre à Londres, afin de parler à la « Chambre des Communes sur une question qui tou- « chait l'Amérique. Mais, à son arrivée dans cette ville, « il se sentit plus mal et déclina jusqu'au matin du 2 « de ce mois, jour où il expira, entouré de ceux qui lui « étaient le plus chers, parmi lesquels se trouvait son « ami fidèle et bien aimé M. John Bright.

« J'ai rencontré pour la première fois M. Cobden, il y
« a plusieurs années ; j'ai eu le plaisir de le recevoir
« chez moi, de l'autre côté de l'Atlantique, et le con-
« naître, c'était l'aimer. M. Cobden était un bon Anglais,
« en même temps qu'un véritable ami de l'Amérique, de
« la France, de l'Italie et de toute entreprise qu'il jugeait
« propre à accroître les relations entre les peuples, et à
« développer le bien de l'humanité.

« Je suis assuré, Monsieur le président, que vous
« voudrez informer la famille affligée de M. Cobden du
« chagrin avec lequel les représentants officiels de dix
« gouvernements, de huit compagnies ou sociétés cons-
« tituées, de soixante-deux chambres de commerce élues
« par différentes villes, appartenant à quatorze nations et
« à quatre continents, ont reçu ici, sur les bords du canal
« de Suez, la nouvelle de la mort de ce grand et excellent
« homme.

« Je prie Dieu de consoler et de protéger sa veuve et
« ses enfants. Les générations présentes ou futures révé-
« reront sa mémoire. »

Un télégramme a été immédiatement adressé, au nom de la réunion, à Mme Cobden.

Le 14, MM. les délégués ont parcouru les chantiers, bassins et ateliers de Port-Saïd, et ont assisté au lancement d'une drague.

Au déjeuner, M. le baron Lévi, délégué des chambres de Livourne et de Pise, a rappelé les visites précédentes qu'il avait faites dans l'Isthme.

« Jusqu'ici je n'ai pas voulu parler, a-t-il ajouté, je
« n'aurais pu que vous dire : Vous verrez. Maintenant
« vous avez vu, et je puis prendre la parole.

« On m'accusait d'être allé trop loin dans les rapports

« que j'ai publiés sur l'entreprise, en 1862 et 1863. Les « incrédules peuvent voir que je m'étais tenu au-dessous « de la vérité. Mes conclusions étaient que le percement « de l'Isthme était résolu, que son exécution n'était plus « qu'une question de temps et d'argent. N'est-ce point, « après examen, votre conviction à tous ?

« Les grandes idées soulèvent toujours des objections « et des minuties. On n'y veut pas croire. On les traite « d'utopies. Je suis italien. On a traité aussi l'unité ita- « lienne d'utopie comme le canal de Suez. Aujourd'hui, « l'Italie est faite, et le canal de Suez est fait. »

De son côté, M. Alexandre de Smelsky, vice-consul, chargé des pouvoirs du consulat général de Russie en Égypte, adressait à M. de Lesseps, sur les sentiments du gouvernement de Saint-Pétersbourg à l'égard du canal, ces paroles non moins remarquables que celles prononcées par M. de Lindheim, au nom de la Société impériale et royale de Vienne, sur les sentiments de l'Autriche :

Monsieur le Président,

« Je vous adresse par écrit l'expression des sentiments « dont mon gouvernement est animé pour le succès de « l'œuvre que vous dirigez.

« Permettez-moi, Monsieur le président, de vous té- « moigner, en présence des délégués des différentes « chambres de commerce, l'intérêt sincère que le gou- « vernement de Sa Majesté l'Empereur, mon maître, porte « à la grande affaire du percement de l'Isthme de Suez, « et la sympathie qu'il a pour vous, initiateur de cette « grande entreprise, brave et fidèle champion des inté- « rêts du commerce et de la navigation universelle.

« Le commerce extérieur de la Russie se développe de

« jour en jour avec les améliorations de nos voies de com-
« munications. Nos vastes et fertiles plaines, nos vigou-
« reux travailleurs attendent avec impatience le jour ou
« ils pourront envoyer, par la voie dont vous leur ouvrez
« la porte, le produit de leur travail aujourd'hui libre.

« La construction du chemin de fer de Moscou à Odessa
« va commencer cette année, et nous voici à la veille du
« jour où, du sud au nord, et du nord au sud, la civi-
« lisation va marcher à la vapeur. C'est bien elle qui est
« la paix et le bonheur des peuples.

« Je vous propose, Messieurs, de porter un toast à la
« réussite de la grande entreprise et à tous ceux qui y
« contribueront. »

Dans la même journée, M. de Lesseps a réuni MM. les délégués et a répondu à diverses questions qui lui avaient été adressées par écrit, ainsi qu'à celles qui lui ont été faites de vive voix sur les travaux et sur les conditions auxquelles s'opérera le batelage par le canal. M. Voisin, directeur général des travaux, rédigeait en même temps toutes ces réponses qui seront adressées, dans quelques jours, aux délégués. D'après ce document, et sous réserve de la décision du conseil d'administration, le charbon de terre et toutes les marchandises pourront être transportés par le batelage de la Compagnie, d'une mer à l'autre, y compris les frais de transbordement de bord à bord, à cinquante pour cent de moins que les prix actuels des chemins de fer entre Alexandrie et Suez.

Le 15, nous faisions en 10 heures 1/2 le trajet de Port-Saïd à Ismaïlia, où M. Field portait ce toast :

« *Succès au Canal de Suez!* — Puisse-t-il être non
« seulement un monument éternel à la mémoire de son
« fondateur, mais aussi la richesse de ses actionnaires!

« Puisse-t-il accroître le commerce du monde et promou-
» voir la prospérité de l'Égypte ! »

Le 16, nous nous rendions à Suez, en 16 heures et demie, sur lesquelles une heure avait été passée à Chalouf, où nous avons vu, à la lueur des machallahs, la tranchée à toute largeur du Canal maritime. Total, de Port-Saïd à Suez, 27 heures.

Le 17, nous sommes allés en bateau à vapeur visiter les travaux intéressants et maintenant si avancés du bassin des Messageries, le *Canadian*, navire de la Péninsulaire, et le *Tigre* des Messageries impériales. L'administration des Messageries a offert aux délégués, à bord de l'*Impératrice*, un magnifique déjeuner.

A 4 heures et demie, nous quittions Suez dans un train spécial, nous visitions l'écluse du canal d'eau douce, qui sera terminée dans un mois et demi ou deux mois, et nous nous arrêtions au Caire, le temps de dîner.

Au dessert, M. Cyrus Field a adressé à M. de Lesseps et à ses collègues des paroles d'adieu d'une cordialité et d'une effusion qui ont ému tout le monde. Ces paroles, les voici :

« Monsieur le Président, Messieurs, il y a treize
« jours, j'arrivai tout étranger en Égypte, à 6,000 milles
« de mon pays ; mais vous m'avez reçu avec une telle
« bienveillance que j'ai senti à l'instant que j'étais
« entouré d'amis, et maintenant que nous sommes
« tous réunis ensemble pour la dernière fois dans ce
« monde, j'éprouve un sentiment mêlé de joie et de tris-
« tesse : de joie et de gratitude, pour avoir fait avec
« vous ce très intéressant voyage à travers l'isthme de
« Suez, afin d'examiner ce grand travail d'un canal
« maritime aujourd'hui en pleine construction, de la

« Méditerranée à la mer Rouge; de tristesse, en pensant
« que nous allons nous séparer.

« Pour toute votre bonté envers moi, je vous remercie
« bien sincèrement, et si quelqu'un de vous visitait
« l'Amérique, tant que mon cœur battra, vous recevrez
« de moi une cordiale bienvenue.

« Plusieurs des délégués, Monsieur le Président, ont
« jugé de leur devoir, avant de prendre congé de vous,
« de rédiger une brève déclaration de ce qu'ils viennent
« de voir, et j'ai maintenant le plaisir de vous la remet-
« tre, avec l'expression du sincère désir que votre vie
« se prolonge bien au delà de l'heureux succès de
« votre grande entreprise, et que vos derniers jours
« soient les plus heureux.

« Dieu vous bénisse, mon cher ami ! »

M. Field a ensuite déposé entre les mains de M. de Lesseps le procès-verbal dont je vous envoie copie.

Après le citoyen américain, M. Berteaut, l'un des représentants de la Chambre de commerce de Marseille, a pris la parole. Il a dit que MM. les délégués, désireux de laisser un témoignage de leur admiration pour l'œuvre, et en souvenir de leur visite, étaient convenus de faire frapper une médaille commémorative de ce voyage où tous n'ont formé qu'une seule et même famille, et qu'il était chargé de l'offrir, en leur nom, à M. le Président : que, d'ailleurs, il n'aurait pas été nécessaire de témoigner d'une façon matérielle de leur dévouement et de leur reconnaissance ; ces sentiments sont gravés bien plus profondément encore au fond de leur cœur. Il a ajouté que les liens qui se sont établis entre tous sont indissolubles, et que l'on ne doit pas se dire adieu, mais au revoir.

Enfin, le 18, à 5 heures du matin, nous arrivions à Alexandrie.

XXIV

DÉCLARATION REMISE AU CAIRE A M. FERD. DE LESSEPS

Nous soussignés, membres délégués des chambres de commerce au canal de Suez, après avoir examiné les travaux faits jusqu'à ce jour et nous être rendu compte de la possibilité de l'entreprise,

Déclarons :

Que nous sommes partis, le 7 courant, d'Alexandrie, par chemin de fer, pour le Caire, où nous sommes restés jusqu'au 9 au matin ; nous sommes alors allés par chemin de fer jusqu'à Zagazig, où nous nous sommes embarqués sur le canal d'eau douce fait par Mehemet-Ali, sur des barques remorquées par mules et chameaux, et sommes arrivés le même jour à Tell-el-Kébir, propriété de la Compagnie.

Le 10 au matin, nous avons continué notre voyage de la même façon ; à midi, nous sommes entrés dans le canal d'eau douce fait par la Compagnie, et à 5 h. 6 m. nous sommes arrivés à Ismaïlia, station centrale sur le canal des deux mers.

Le 11, nous sommes restés à Ismaïlia, pour visiter les travaux faits ainsi que ceux du Sérapeum, l'un des deux points les plus élevés de l'isthme.

Le 12, nous sommes partis d'Ismaïlia par le canal maritime, sur des barques d'un petit tirant d'eau remorquées par des mules et des chameaux, et sommes

arrivés à Kantara à 4 h. 6 m., après avoir visité les importants travaux d'El Guisr et passé à El-Ferdane. De ce point, le canal est déjà creusé en divers endroits et, sur une longueur de 60 kilomètres, à sa largeur définitive; les parties précédemment parcourues avaient seulement un tiers environ de la largeur arrêtée.

Le 13, nous avons quitté Kantara de la même façon que Port-Saïd, et, à 20 kilomètres de ce point, nous avons trouvé cinq petits vapeurs qui nous ont conduits à la Méditerranée; là nous avons pu voir les jetées déjà en construction.

Notre passage de la Méditerranée à la mer Rouge s'est effectué en 27 heures, savoir : 11 heures de Port-Saïd à Ismaïlia, et 16 heures d'Ismaïlia à Suez.

Tout le long du canal est établi un fil électrique communiquant avec ceux du Caire, d'Alexandrie et de Suez.

Pendant le cours de notre voyage, nous avons pu remarquer, le long du canal maritime, des dragues et d'autres machines servant à creuser et à endiguer le canal. Tous les établissements appartenant à la compagnie nous ont paru construits et installés d'une manière solide et durable. Dans notre opinion, le percement de l'isthme n'est plus aujourd'hui qu'une question de temps et d'argent.

Nous avons appris également que, suivant les contrats avec divers entrepreneurs, la compagnie espère voir le canal achevé d'ici au 1er juillet 1868, sans outrepasser, du reste, le capital actuel, y compris toutefois l'indemnité qui doit être payée par le gouvernement égyptien, en vertu de la sentence de l'Empereur Napoléon III.

Pendant tout le cours de notre voyage, nous avons reçu

de M. de Lesseps et des agents de la compagnie la plus gracieuse hospitalité, et ces messieurs ont répondu franchement à toutes les questions que nous leur avons adressées.

Signé : Baron de Steiger, délégué de la Compagnie russe de navigation. — Zigomolas, consul général de Grèce. — baron Levi-Gaetano Capuccio. — De Goulack. — A. Smilsky, vice-consul de Russie. — L. N. Dandré (consulat général des Pays-Bas). — Menshausen, consul général des Villes hanséatiques. — F. Demblon, délégué du consulat de Belgique. — Maur. — Chabrières. — Eichhoff. — Duseigneur-Kléber. — N. Ryer. — Felice Chiesa. — P. Cazales de Fondouce. — V. Frat. — J. Roux. — Cyrus W. Field. — Gilly, consul du Brésil. — J. Berleaut. — Félix Desvignes. — Dupré. — Anslyn. — Ancel. — Ed. Lafuente. — J. Rava. — John David. — Paul Castelnau. — Clayeux. — J. Roux (Marseille). — N. Bruel. — Marquet. — Mirza-Hussein-Khan, consul général de Perse. — Mirza-Hussein, premier secrétaire de l'Ambassade persane à Constantinople.

DÉLÉGATION ITALIENNE

Signé : D. Piazzi. — F. Mondelli. — K. Bacos. — Arturo Issel. — Barabino. — Tito Cacace. — Luigi Pantaleone. — Felice Chiesa. — Luigi Dupré. — Gaetano Capuccio. — Giuseppe Ferrero. — Tommaso Abbate. — Docteur Abbate. — Eduardo Kramer. — Pietro Castagna. — Giacomo Bonanomi. — B. Caranti. — Ed. Barattieri. — Gius. — Gavazzi. — G. Pavesi. — Lazzaro Patrone. — Gerolamo Boccardo. — Luigi Piattoli. — Lella Sif-

fredi. — Angelo Villa Pernice. — Giuseppe Parola. — Cesare Beretta. — L. Regazzoni. — Gugliemo Rava.

DÉLÉGATION AUTRICHIENNE

Signé : (*Venise*). — Ulisse d'Olivo. — Giuseppe Canali. — Bianello. — Chiodo.

(*Trieste*). — H. Rieter. — B. Verona. — De Spinzio, délégué du Consulat d'Autriche.

(*Vienne*). — Henri de Maurer. — Alfred de Lindheim, délégué du consulat général d'Autriche.

DÉLÉGATION ANGLAISE

Signé : Thomas Fox, de Plymouth. — William Hustler, de Falmouth, ingénieur des mines.

XXV

M. W. BRAGG A M. FERDINAND DE LESSEPS.

Écluse de Suez, 14 avril 1863.

Je regrette beaucoup de n'avoir pas eu le plaisir de vous accompagner sur les travaux du canal, comme j'en avais l'intention. Le soir de votre départ du Caire, j'ai reçu d'Alexandrie un télégramme d'une importance considérable, et j'ai eu à employer la totalité des deux jours suivants en affaires avec le Gouvernement.

Après avoir terminé, je me suis rendu à Suez, et j'ai le plus grand plaisir à vous féliciter sur le succès complet de votre canal d'eau douce. J'ai été si charmé de mes voyages en Égypte que je me propose d'y revenir, et je vous demanderai alors la permission de visiter les travaux.

Mon frère n'a pas osé entreprendre seul le voyage avec vous. Il m'a accompagné ici et se joint à moi pour vous remercier cordialement de toutes vos bonnes attentions, ainsi que pour vous exprimer nos vœux sincères pour la prospérité de votre grande entreprise.

Notre visite à Suez nous a mis à même de découvrir, dans l'exécution de votre projet, une circonstance que nous ne connaissions pas auparavant et qui nous paraît de la plus haute importance : c'est la jonction du canal d'eau douce avec la Mer rouge au moyen d'écluses. Cette opération vous donne le moyen de faire passer presque immédiatement des navires légers d'une mer à l'autre et ne peut pas manquer de créer un grand revenu.

En vous souhaitant de nouveau un complet succès, je suis, etc.

XXVI

CONGRÈS INTERNATIONAL DES DÉLÉGUÉS DU COMMERCE POUR LA VISITE DES TRAVAUX.

Questions posées par MM. les délégués, dans la séance générale qui a eu lieu à Port-Saïd, le 14 avril 1865.

I. — CANAL D'EAU DOUCE.

Quelle est la direction du canal, quels sont les terrains qu'il traverse, et le lieu où il aboutit?

Le canal d'eau douce part du Caire, traverse le Ouady et arrive à Ismaïlia, d'où il aboutit à Suez.

Quelle est sa longueur et sa largeur, et quelle est la hauteur de l'eau dans le canal?

La longueur du canal, du Caire au Ouady, est de 70 kilomètres; sa largeur est de 25 mètres, à la ligne d'eau.

Du Ouady à Ismaïlia, la longueur est de 60 kilomètres, et la largeur à la ligne d'eau de 20 mètres.

D'Ismaïlia à Suez, la longueur est de 90 kilomètres, et la largeur à la ligne d'eau varie de 16 à 20 mètres.

La longueur totale du canal d'eau douce, du Caire à Suez, est donc de 220 kilomètres. Sur tout le parcours du canal, la profondeur d'eau est : de 2^m,50 dans les hautes eaux; 2 mètres dans les eaux moyennes; 1^m,50 à l'étiage.

Quelle était la partie du canal qui existait auparavant, et quelle est la partie nouvelle qu'on a faite?

Le canal est entièrement neuf dans toutes ses parties.

La première partie (du Caire au Ouady) est en voie d'exécution par le gouvernement égyptien.

Sur la seconde partie (du Ouady à Ismaïlïa), il ne reste plus qu'une lacune de 23 kilomètres à construire par la Compagnie.

En attendant l'achèvement de ces deux portions du canal, la navigation se fait par le canal du Ouady, qui a son origine à Zagazig.

En combien de temps, avec quels moyens l'a-t-on exécuté, et avec quelle dépense?

La partie des travaux exécutée par la Compagnie a été entreprise en 1861 et terminée à la fin de 1862. Ces travaux ont été faits, à l'aide des contingents d'ouvriers fellahs.

L'ensemble des travaux exécutés par la Compagnie coûtera une somme totale de 10 millions de francs qui doit être remboursée par le gouvernement égyptien. Quant à la portion du canal qu'exécute à ses frais le gouvernement, la Compagnie ne peut en estimer la dépense.

Quel est le trafic qu'on y fait à présent, avec quels bâtiments le parcourt-on, et en combien de temps?

Il ne se fait en ce moment d'autre trafic sur le canal d'eau douce que celui nécessité par les besoins des chantiers de l'isthme, savoir : l'alimentation des populations, les approvisionnements du matériel, le transport journalier de la poste, des agents de la Compagnie et des voyageurs.

Les barques des voyageurs ont une vitesse habituelle de 6 kilomètres à l'heure.

Les chalands destinés au transport des marchandises ont, quant à présent, un tonnage de 10 à 50 tonnes, et ils circulent avec une vitesse de 3 kilomètres à l'heure.

Quel est le volume d'eau qu'il porte en une heure, et quel volume, en vingt-quatre heures ?

En étiage moyen, le débit du canal est de 1,248,000 mètres cubes par journée de vingt-quatre heures ; dans les hautes eaux, ce débit atteint 1,891,000 mètres cubes ; lors des plus bas étiages, le débit est encore de 373,000 mètres cubes.

II. — CANAL MARITIME

Donner la description du projet, c'est-à-dire comment le canal devra être fait, en indiquant les territoires qu'il traverse, aussi bien que la longueur, la largeur et la hauteur d'eau qu'il aura.

Le canal maritime coupe l'isthme du Nord au Sud. Il traverse successivement le lac Menzaleh et les lacs Ballah, le seuil d'El Guisr, le lac Timsah, le seuil du Sérapéum, le grand et le petit bassin des lac Amers, le seuil de Chalouf-el-Terraba, la plaine et les lagunes de Suez.

Sa longueur totale est de 160 kilomètres. Les terrains qu'il traverse sont, sur une longueur de 100 kilomètres, à la hauteur ou au-dessous du niveau de la mer ; sur une longueur de 60 kilomètres seulement, les terrains sont plus élevés que le niveau des deux mers. La profondeur sera de 8 mètres.

De Port-Saïd aux lacs Amers, sa largeur, à la ligne d'eau, sera de 58 mètres ; entre les lacs Amers et Suez, de 80 mètres.

Donner la description de la partie creusée ; en combien de temps, avec quel nombre d'ouvriers, avec quelle dépense ?

Quelles difficultés se sont présentées dans l'exécution? Avec quels moyens ont-elles été vaincues? Quel règlement a-t-on observé pour le grand nombre des ouvriers, dans l'exécution des travaux?

Le canal est endigué à toute sa largeur, depuis Port-Saïd jusqu'au 62e kilomètre, où commencent les dunes d'El-Ferdane.

Il existe sur toute cette partie un chenal, navigable pour les chalands, qui se prolonge, à travers le seuil d'El Guisr, jusqu'au lac Timsah. Ce chenal offrira, avant la fin de l'année, sur toute sa longueur, une profondeur d'eau minimum de 1m 50.

Au sud du lac Timsah, dans la traversée du seuil du Sérapéum, un premier creusement a été effectué depuis l'extrémité des dernières ramifications du lac jusqu'au delà du plateau de Toussoum, sur une longueur de 7 kilomètres, dont plus de moitié à la longueur complète, avec une profondeur variant de 2 à 4 mètres au-dessous du niveau de la mer. Au droit même du monticule du Sérapéum, les travaux sont entrepris sur une longueur de 3 kilomètres.

Entre les lacs Amers et Suez, un premier creusement a été effectué, sur une longueur de trois kilomètres, à toute largeur, et avec une profondeur moyenne de tranchée de 5 à 6 mètres.

A l'exception des déblais faits à la drague, à Port-Saïd et dans la première partie du lac Menzaleh, la presque totalité des travaux a été exécutée à la tâche par les ouvriers des contingents égyptiens, jusqu'au moment où la Compagnie a passé des marchés à forfait avec des entrepreneurs.

Il n'y avait pas de règlement administratif pour les

ouvriers des contingents; ceux-ci étaient engagés et traités conformément au décret-règlement promulgué par S. A. le vice-roi, en juillet 1856, document faisant partie des actes constitutifs de la Compagnie, et ils étaient soumis à l'autorité d'un délégué du gouvernement.

Les travaux n'ont présenté aucune difficulté technique. Les plus grandes difficultés vaincues par le temps et par la dépense ont été celles d'une complète installation dans le désert. On ne saurait se baser sur ce qui a été fait jusqu'à ce jour pour évaluer le temps et les sommes qui restent encore à dépenser pour achever le travail.

Il faut s'en rapporter, pour cette évaluation, aux contrats qui ont été passés par la Compagnie avec ses entrepreneurs.

Donner la description de la partie qui reste à exécuter, c'est-à-dire l'élargissement et le creusement du petit canal déjà ouvert.

De combien devra-t-il être élargi, et à quelle profondeur?

Combien de temps faudra-t-il pour compléter le canal maritime?

D'après les contrats avec les entrepreneurs, les dépenses restant à faire, à l'époque de la dernière assemblée générale des actionnaires, où la Compagnie se trouvait avoir à sa disposition, par suite de l'indemnité du gouvernement égyptien, la totalité de son capital social de 200 millions de francs, pourraient se résumer de la manière suivante :

1° Entreprise Dussaud pour la construction des jetées de Port-Saïd en blocs artificiels, 250,000 mètres cubes

à 40 fr. le mètre cube.	10.000.000 »
2° Marchés Valette, pour l'emploi de blocs naturels, provenant de la carrière du Mex, à la construction des mêmes jetées à 35 fr, le mètre cube.	700.000 »
3° Entreprise Borel, Lavalley et Cie, pour le creusement du canal maritime, 51 millions de mètres cubes au prix moyen de 2 fr. 20 le mètre cube. . . .	112.200.000 »
4° Entreprise Couvreux, pour les déblais à sec du seuil d'El Guisr.	10.500.000 »
5° Entreprise Lasseron, pour la construction d'une seconde conduite d'eau entre Ismaïlia et Port-Saïd.	2.900.000 »
6° Suivant estimation, parapet et chemin de halage des jetées de Port-Saïd et quais du port.	3.500.000 »
7° Suivant estimation, travaux de construction des jetées de Suez. . . .	2.200.000 «
8° Blocs d'enrochement des berges du canal maritime.	8.000.000 »
9° Dépenses pour travaux imprévus et frais généraux	10.000.000 »
Evaluation totale des dépenses restant à faire.	160.000.000 »

D'après les contrats faits avec les entrepreneurs, tous les travaux doivent être terminés daus les six premiers mois de l'année 1868.

Tous les entrepreneurs ont une prime, s'ils devancent leurs travaux, et une pénalité, s'ils sont en retard. MM. Borel, Lavalley et Ce, particulièrement, ont une prime de 500,000 francs par mois, si leurs travaux sont

finis avant la fin de juin 1868, et une pénalité de 500,000 francs par chaque mois de retard à partir du 1er juillet 1868.

III. — LAC TIMSAH

Quelle est sa superficie, et quelle est la profondeur d'eau?

Le lac Timsah a environ 14 kilomètres de tour et une superficie totale de 1,200 hectares. La profondeur de l'eau y est variable; en moyenne, de 4m50 au-dessous du niveau de la mer. Sa capacité totale correspondant à ce niveau est donc approximativement de 54 millions de mètres cubes.

Quels ouvrages devra-t-on exécuter pour faire un port du lac Timsah?

Quels établissements devront se bâtir sur ses bords?

Quelles sont les difficultés pour l'excavation du lac?

Rien n'a encore été décidé relativement aux travaux d'appropriation du lac Timsah en un port intérieur. On ne s'occupe, quant à présent, que de préparer le plus promptement possible le passage à la grande navigation dans le Canal maritime.

Le creusement à travers le lac Timsah se fera à la drague et ne présentera aucune difficulté.

IV. — ENTRÉE DU CANAL PAR LA MER ROUGE

Quels ouvrages devra-t-on faire afin que l'entrée du chenal reste constamment ouverte?

Quelles sont les difficultés pour l'entrée et la sortie?

On ne prévoit aucune difficulté ni à l'entrée ni à la sortie.

Quels sont les dangers de la navigation dans la mer Rouge?

Il résulte des études faites jusqu'à présent que la mer Rouge, étant beaucoup plus navigable, par exemple, que la Manche, l'Adriatique, la mer Noire, ne présentera pas les difficultés qu'on redoutait, surtout en raison de la transformation qui s'opère si rapidement de la navigation à voiles en navigation avec la vapeur pour auxiliaire.

Dans tous les cas, la navigation à voiles dans la mer Rouge se fera dans les mêmes conditions que celle des mers de l'Inde, c'est-à-dire qu'elle sera, pour l'aller et le retour, soumise, suivant les saisons, à l'influence des moussons; mais avec cet avantage d'abréger la route, en moyenne, de 3,000 lieues pour tous les pays.

V. — ENTRÉE DU CANAL PAR LA MÉDITERRANÉE

Quels ouvrages devra-t-on exécuter pour garantir de l'atterrissement l'embouchure du Canal?

L'entrée du Canal sera complètement garantie contre les atterrissements par la construction des jetées, dont l'une doit avoir 3,200 mètres de longueur et l'autre 2,200 mètres.

En combien de temps ces travaux pourront-ils être faits, et avec quelle dépense ?

Ces jetées seront facilement construites, avec les moyens dont dispose l'entrepreneur, dans un délai de trois années. La dépense sera de 10 millions de francs, ainsi qu'il a déjà été dit.

VI. — QUESTIONS GÉNÉRALES

Quelle est actuellement la situation financière de la Compagnie?

D'après le dernier compte rendu de la Compagnie à l'assemblée générale des actionnaires (6 août 1864), la dépense totale, comprenant l'acquisition du Ouady et de divers immeubles, ainsi que celle de tout le matériel existant à cette époque, était de 82 millions de francs. Cette dépense se trouvant couverte par l'indemnité allouée par le gouvernement égyptien, la Compagnie s'est trouvée avoir, à partir de cette époque, l'entière disposition de son capital social de 200 millions de francs.

La Compagnie est donc fondée à penser que les ressources financières dont elle dispose suffiront à assurer l'achèvement de l'œuvre.

Quel est le nombre d'actions souscrit par le gouvernement égyptien, et quels versements ont déjà été effectués sur les actions?

Le capital social de la Compagnie a été constitué par l'émission de 400,000 actions de 500 francs dont 177,642 ont été prises par le gouvernement égyptien. Les actions ont versé jusqu'à présent 400 francs. Ce versement, en ce qui concerne les actions du gouvernement égyptien, se fait suivant un mode particulier réglé par des conventions spéciales, approuvées par l'assemblée générale des actionnaires.

On dit qu'on a trouvé du granit dans la tranchée entre les lacs Amers et Suez. Faut-il faire une déviation pour cela, ou pourrait-on s'en passer? Dans ce cas, quels seront le retard et le surcroît de dépenses?

On a, en effet, trouvé des bancs de rocher calcaire sur deux points, savoir : dans la tranchée du seuil de Chalouf-el-Terraba, et dans la partie du tracé, à l'abord de Suez.

Sur le premier point, le banc de rocher est extrait à sec ; l'existence de ce banc de rocher est favorable à l'entreprise puisqu'il constitue, sur les lieux mêmes, une carrière fournissant des pierres pour l'enrochement des berges.

Sur le second point, les bancs sont situés au-dessous du niveau de la mer. La Compagnie fait faire en ce moment même de nombreux sondages pour tâcher d'éviter ces bancs de roches, et tout fait espérer, jusqu'à présent, qu'on pourra trouver un nouveau tracé qui satisfera à cette condition.

Dans le cas où les bancs de roches ne pourraient pas être complètement évités, il n'en résultera certainement aucun retard dans l'époque de l'achèvement des travaux, ni même une augmentation de frais qui puisse modifier les prévisions générales de la dépense.

Les sables voyageurs ne seront-ils pas un obstacle à la confection et à la conservation des canaux?

Les sables voyageurs n'existent que sur deux portions des canaux, savoir : à la traversée du seuil d'El Guisr, sur une longueur de 11 kilomètres; et à la traversée du seuil du Sérapéum, sur une longueur de 9 kilomètres.

La Compagnie a pu se rendre compte déjà, par une expérience de plusieurs années, de l'importance annuelle de ces apports. Les sables voyageurs, en effet, sont de deux natures bien distinctes : on a d'abord le sable ordinaire, qui chemine en rasant le sol, c'est-à-dire sans être soulevé à une hauteur de plus de quinze à vingt centimètres ; et un sable extrêmement ténu qui, entraîné

par le vent, franchit de vastes espaces, sans que le transport en soit affecté par les accidents de terrains. C'est le sable cheminant à la surface du sol qui est seul à redouter pour les canaux.

Or, il est évident que, quelle que soit la largeur des tranchées, la quantité de sables voyageurs qui y est apportée est la même, puisque le sable se dépose aussitôt qu'il rencontre le talus de la dépression du terrain. Dès lors, comme il a été dit plus haut, la Compagnie a pu se rendre compte des apports annuels, et elle a été ainsi à même de constater que l'enlèvement de ces apports, à supposer même qu'on ne pût pas les empêcher, ne constituerait pas une dépense exceptionnelle d'entretien des canaux.

Mais les ingénieurs de la Compagnie sont fermement convaincus de la possibilité de se rendre maîtres des apports de sables.

Dans l'étendue du seuil d'El Guisr, ce sera au moyen des immenses digues de protection formées naturellement par le dépôt des terres provenant du déblai des tranchées.

Dans l'étendue du seuil du Sérapéum, au moyen de plantations exécutées sur une large échelle et dont la réussite est rendue certaine par la possibilité d'inonder, à l'aide de prises d'eau faites au canal d'eau douce, tous les terrains sur lesquels cheminent aujourd'hui les sables voyageurs.

A quelle époque sera mis en activité le service de batelage que la Compagnie se propose d'établir entre Port-Saïd et Suez, et quels seront les tarifs?

Le service de batelage sera en pleine activité à partir du 1er janvier 1866. Sans engager la décision du conseil

d'administration de la Compagnie, il résulte du rapport du directeur général des travaux que toutes les marchandises pourront être transportées d'une mer à l'autre à 50 °/₀ au moins au-dessous des prix actuels du chemin de fer égyptien.

Voici le tarif du chemin de fer égyptien pour le transport des marchandises entre Alexandrie et Suez.

Tarif général des transports de marchandises par le chemin de fer égyptien, de la gare d'Alexandrie à la gare de Suez.

CATÉGORIES DES MARCHANDISES

	Prix du transport entre Alexandrie et Suez. Par cantar de 45 kilog.	Par tonne de 1,000 kilog.
1re *classe*. — Harnais, ivoires travaillés, confiseries, opium, couleurs, tissus de soie, thés, tapis, etc.	40 P.T.	229 fr.
2e *classe*. — Bouteilles, couvertures, fournitures de bureau, ivoires non travaillés, cigares fins, parfumerie, etc.	30	173 »
3e *classe*. — Amidons, bronzes, graines, cotons et laines, marbres travaillés, tapis indigènes, cotons en balles, etc.. . . .	24	138 »
4e *classe*. — Fers, fontes, machines, huiles, vins en barriques, tabacs et sucres, etc. . . .	20	115

5e *classe.* — Vinaigres, cafés, farines en barils ou en sacs, etc.	18	104	»
6e *classe.* — Chaux, gommes, bois, riz non triés, pailles, nattes ordinaires.	16	92	»
Combustibles.	12	69	»

La Compagnie se chargera-t-elle, elle-même, du transport des marchandises de Port-Saïd à Suez? Sera-t-elle responsable de ces marchandises depuis le débarquement à Port-Saïd jusqu'à leur consignation à Suez? Aura-t-elle un tarif, suivant la qualité ou la nature des marchandises?

Notre avis est que la Compagnie devra se charger elle-même du transport des marchandises pendant la durée des travaux, afin d'éviter des complications que des tiers pourraient faire naître, au milieu du mouvement des opérations de creusement et d'élargissement du canal maritime.

Le conseil d'administration sera appelé à résoudre les questions posées à ce sujet par MM. les délégués. — Si la Compagnie se charge des transports par batelage, elle devra naturellement encourir la responsabilité de ces transports; et, comme conséquence de sa responsabilité, il y aura lieu pour elle d'établir, dans son tarif, des catégories avec des prix gradués suivant la valeur, la qualité ou la nature des articles transportés.

Ce tarif est à l'étude, et, dès que la Compagnie l'aura arrêté, elle s'empressera de le faire connaître à toutes les chambres de commerce. Mais, dès à présent, MM. les délégués peuvent annoncer, en faveur du batelage de Port-Saïd à Suez, une différence de 50 pour 100 au moins avec les prix du tarif actuel du chemin de fer,

sans compter les avantages résultant de la possibilité de prendre une cargaison sous le palan d'un navire dans le port de la Méditerranée et de la remettre sous le palan d'un autre navire dans la mer Rouge.

La Compagnie peut-elle dire, à l'avance, la quantité de marchandises qu'elle pourra transporter par son service de batelage d'une mer à l'autre?

La Compagnie a déjà commandé dix remorqueurs à vapeur pour son service de batelage ; elle se prépare à satisfaire aux premiers besoins du commerce, et, au fur et à mesure que ces besoins se multiplieront, elle augmentera successivement le matériel qui sera nécessaire pour suffire au mouvement de transports dont elle prévoit, dès à présent, toute l'importance.

Après avoir répondu aux questions de MM. les délégués, il nous reste à les remercier, au nom de la Compagnie, de l'empressement avec lequel ils se sont rendus à l'invitation adressée aux chambres de commerce par la circulaire du 31 janvier dernier.

MM. les délégués ont été chargés de recueillir dans l'isthme les éléments de leur rapport sur l'état actuel des travaux, sur les perspectives qu'offrira à la grande navigation leur achèvement prochain et, plus spécialement, sur les ressources que peut fournir actuellement au commerce de leur pays l'établissement d'un batelage d'une mer à l'autre, pour le transport des personnes et des marchandises.

Nous espérons que l'inspection, aujourd'hui terminée, de toute la ligne de nos opérations dans l'isthme, que les documents fournis, que les explications données sur les lieux par MM. les ingénieurs, les entrepreneurs et tous les agents des travaux, auront permis à MM. les

délégués d'éclairer leurs commettants sur les trois points signalés à leur attention, et que les chambres de commerce, dont ils sont les dignes représentants, voudront bien faire connaître à la Compagnie le résultat de leur importante mission.

Alexandrie, le 25 avril 1865.

Le Président de la Compagnie,
FERDINAND DE LESSEPS.

L'Administrateur délégué,
DE CHANCEL.

Le Directeur général des travaux,
VOISIN.

XXVII

A S. A. LE VICE-ROI D'ÉGYPTE

Port-Saïd, 4 mai 1865.

Ne pouvant quitter en ce moment les travaux de l'Isthme, je charge M. le comte Sala, inspecteur général des services de la Compagnie, d'informer exactement Votre Altesse de tous les faits qui, depuis quelque temps, jettent le trouble et la désorganisation dans le chiflick du Ouady. Je ne demande pour la Compagnie d'autre protection ni d'autre droit que ceux qui sont assurés, par les lois ou par les usages, à tout propriétaire indigène d'un chiflick. Il me paraît résulter de toutes les circonstances parvenues à ma connaissance que Adaroz-Bey, le régisseur des domaines de Votre Altesse situés dans le voisinage du Ouady et même le gouverneur de la province, Nouri-Pacha, s'entendent tous les trois pour chercher à ruiner le chiflick du Ouady; ces fonctionnaires croient, en agissant ainsi, favoriser les intentions ou les désirs de Votre Altesse; mais comme j'ai la conviction contraire, je ne veux d'autre juge, pour la défense des légitimes intérêts de la Compagnie, d'autre appréciateur de la situation que Votre Altesse elle-même; je la supplie d'envoyer à Tell-el-Kebir une personne de sa maison, un de ses secrétaires de confiance qui l'informera particulièrement et directement de toutes les circonstances qu'il conviendra de connaître; je résiderai dans le Ouady à partir du 11 mai, et j'y resterai jusqu'au moment où tout sera rentré

dans l'ordre habituel. Je m'empresserai de donner à l'envoyé de Votre Altesse tous les renseignements qui pourront servir à l'éclairer et je déclare à l'avance que je m'en rapporterai aveuglément à tout ce que décidera Votre Altesse pour mettre fin à un état de choses impossible à maintenir.

J'invite M. le comte Sala à lire ou à remettre à Votre Altesse les dernières correspondances que j'ai reçues du Ouady.

XXVIII

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Ismaïlia, le 17 mai 1865.

Après quelques jours passés à Tell-el-Kébir où j'ai reçu la visite d'Ismaïl-Bey, le gouverneur de l'isthme chargé, sur ma demande, par le Vice-Roi de faire une enquête sur les derniers événements du Ouady, je suis venu trouver M. Voisin à Ismaïlia. Les mesures prises pour le maintien de la navigation sur la branche de Suez ayant réussi, nous sommes aujourd'hui assurés de l'arrivage des pierres de Gebel Geneffé. Nous avons écarté tous les obstacles qui arrêtaient depuis trop longtemps l'achèvement des écluses. Les écluses d'Ismaïlia et celles de Suez pourront fonctionner le 15 juillet. Nous ne perdons pas un seul moment de vue ce travail pour lequel au besoin on se servira des nuits comme des jours. Rien n'est négligé pour arriver, même avant l'époque fixée, et je réponds que nous arriverons, avec l'aide des hommes ardents et dévoués que nous avons dans l'isthme.

Nous surmontons beaucoup mieux que nous ne pouvions l'espérer le moment de la baisse des eaux du Nil, qui, cette année, est au-dessous de l'étiage ordinaire. Nous sommes dans la mauvaise saison pour toutes choses, pour la santé comme pour le reste. Ayant beaucoup d'ouvriers européens nouvellement arrivés et non acclimatés, nous avons un assez grand nombre de malades, 60 ici et 30 au Sérapéum où, par diverses circonstances, on n'avait pu faire encore une installation médicale suffisante. Le campement du Sérapéum com-

mençait à prendre l'alarme, et je vous en parle pour le cas où des correspondances particulières seraient l'écho de cette alarme. J'ai été là avant hier et j'ai pu rassurer tout le monde, en faisant immédiatement, sous mes yeux, évacuer tous les malades alités sur Ismaïlia, où ils sont bien logés et soignés dans les communs de la maison Sciama. Le petit hôpital du Sérapéum, pris à l'entreprise par MM. Borel et Lavalley, sera terminé dans un mois. D'un autre côté, comme nous n'avons à Ismaïlia qu'un hôpital provisoire dans les maisons d'employés de la place de Champollion, je fais diriger sur l'hôpital de Kantara les malades auxquels l'air trop sec du désert ne convient pas, surtout les ouvriers de notre Occident. Les maladies du Sérapéum commençaient à prendre un mauvais caractère. Mais les dispositions qui viennent d'être adoptées ont mis fin à toute crainte.

M. Voisin m'apporte les dépêches de ses agents, au kilomètre 20 et au kilomètre 60 du canal d'eau douce. Les voici ; c'est la meilleure preuve du maintien de la hauteur des eaux. Je considère ce fait comme étant si important dans les circonstances actuelles que je vous le fais connaître par dépêche télégraphique.

Je vous transmets deux rapports de M. Voisin dont j'ai chargé M. de Chancel de vous entretenir. J'approuve, en ce qui me concerne, les propositions de M. Voisin.

Ainsi que le dit notre directeur général des travaux, M. Sciama mérite un témoignage *spécial* de satisfaction, de la part de la Compagnie, pour les éminents services qu'il lui a rendus, pour son zèle et son dévouement dans l'accomplissement de ses devoirs, enfin pour la part très sérieuse qu'il a prise à la bonne marche et à l'avancement de l'œuvre.

XXIX

A M. TORELLI, MINISTRE DU COMMERCE, A TURIN.

En mer, d'Alexandrie à Brindisi,
à bord du paquebot italien *Principe-Tommaso*,
31 mai 1865.

Depuis le départ des délégués du commerce, je n'ai pas quitté l'isthme, où j'ai cherché à activer les travaux qui nous mettront bientôt en mesure de faire profiter le commerce du passage d'une mer à l'autre.

Il y avait eu de telles exagérations, avant le voyage des délégués, tant de la part de ceux (en plus grand nombre que les autres) qui croyaient qu'il n'y avait rien de fait, que de la part de ceux qui se figuraient que tout était fini, qu'il était bon d'établir l'équilibre, en faisant connaître la vérité. Il est évident que ceux qui croyaient qu'il n'y avait rien de fait ont été enthousiasmés et que ceux qui croyaient voir le canal fini ont été désappointés.

La connaissance de la vérité nous suffit pour établir les choses comme il convient. La baisse des eaux, au *moment du plus bas étiage du Nil et avant l'exécution des travaux entrepris par le Vice-Roi*, n'avait rien que de très naturel, et cet inconvénient, qui n'a existé que pendant un mois, a déjà disparu dans ce moment.

Les écluses de communication entre le canal maritime et le canal d'eau douce à Ismaïlia ainsi que l'écluse de Suez seront terminées le 30 juin. J'ai fait une convention avec la maison Bazin de Marseille, pour que, dans

le courant de juillet, un chargement de 300 tonnes de charbon de terre soit pris sous palan d'un navire à Port-Saïd, transporté sur nos chalands, sans transbordement intermédiaire, dans la rade de Suez, et que là les mêmes chalands reprennent sous palan un chargement de retour de 300 tonnes de café Moka et autres denrées de la mer Rouge ou de la mer des Indes, pour se rendre à Port-Saïd sur le bâtiment qui les conduira à Marseille.

Je me suis embarqué, le 28, à Alexandrie pour Brindisi. Je vais traverser rapidement l'Italie pour arriver vite à Paris, où je suis appelé, mais je compte retourner à la fin de juin dans l'isthme ,afin d'assister moi-même aux premières opérations de transit, dont je viens de vous parler, et je me trouverai de nouveau à Paris pour l'assemblée générale des actionnaires, qui aura lieu le 1er août.

XXX

M. L'ÉDITEUR DU « DAILY TELEGRAPH ».

Paris, le 14 juin 1865.

Monsieur,

Je viens de prendre lecture de la correspondance, en date du 29 mai, qui vous a été adressée de Constantinople, sur le Canal de Suez, et que vous avez publiée dans votre numéro du 9 de ce mois. Je n'ai pas l'intention d'engager une polémique sur les erreurs nombreuses qu'elle contient, mais je ne puis me dispenser de rectifier un fait personnel.

Votre correspondant affirme que, dans ma dernière visite à Constantinople, j'ai apporté avec moi une provision considérable de brochures très hostiles à l'Angleterre et qui ont beaucoup circulé ; il ajoute que quelques-unes d'entre elles sont même tombées en sa possession. Il en cite spécialement une de M. Dandolo, sénateur ionien, qu'il traite de démagogue, et portant la date du commencement de la guerre de Crimée. Il se demande ensuite quel a été mon objet en cherchant à exciter un sentiment local d'animosité contre l'Angleterre.

A cette étrange dénonciation, je n'ai qu'à opposer une réponse simple et décisive :

Je n'ai pas emporté de Paris une seule brochure sur l'Angleterre.

Je n'en ai pas pris une seule sur toute la ligne de mon trajet, de Paris à Constantinople.

Pendant mon séjour à Constantinople, je n'en ai distribué aucune.

Je n'ai invité ni autorisé, directement ou indirectement, qui que ce soit à effectuer aucune distribution ou circulation de cette espèce.

Cette rectification pourra donner au public une idée des moyens qui sont employés pour combattre l'entreprise que j'ai l'honneur de diriger.

Je compte sur votre impartialité pour l'insertion de ma lettre rectificative dans votre journal.

XXXI

A S. E. M. DROUYN DE LHUYS,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Paris, 13 juin 1865.

J'ai informé le Conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal de Suez que nous avions été invités, par une dépêche de Votre Excellence, en date du 22 mai, à désigner une personne qui serait chargée de représenter la Compagnie, dans une commission mixte formée pour la délimitation, sur les lieux, des terrains réservés à la Compagnie par la sentence arbitrale, sans appel, du 6 juillet 1864.

Après avoir fait connaître au Conseil que le Sultan, dans sa lettre à l'Empereur, avait déclaré que la délimitation des terrains était la seule question de laquelle il fît dépendre actuellement l'émission de son firman d'autorisation, j'ai dû ajouter que la Porte, dans une communication adressée à Votre Excellence, avait fait prévoir que d'autres questions resteraient encore à résoudre.

Or, la sentence arbitrale souveraine, prononcée par S. M. l'Empereur des Français, ayant eu précisément pour objet défini dans un compromis, et pour effet officiellement reconnu de remplir les conditions à l'accomplissement desquelles la Turquie avait subordonné sa sanction, il eût peut-être semblé naturel de ne faire précéder le firman d'aucune autre formalité ou opéra-

tion, mais le Conseil d'administration, voulant continuer à se montrer déférent envers S. M. I. le Sultan et S. A le Vice-Roi d'Égypte, prie Votre Excellence de supplier S. M. l'Empereur, en sa qualité d'arbitre souverain choisi ou accepté par les parties, de vouloir bien faire écarter d'abord par Votre Excellence toutes les difficultés étrangères à la délimitation des terrains. Votre Excellence jugera sans doute que ce sera seulement alors qu'il y aura lieu de procéder à la nomination des membres de la Commission mixte, dont les pouvoirs devront être clairement définis, conformément aux principes et au texte de la sentence arbitrale.

XXXII

NOTE SUR LE CANAL DE SUEZ.

Pour S. M. l'Impératrice, qui a bien voulu remettre la note à l'Empereur.

Paris, le 18 juin 1865.

La copie ci-jointe de la lettre adressée, le 13 juin, à M. Drouyn de Lhuys, résume la situation de la Compagnie de Suez, en ce qui concerne l'exécution de la sentence impériale.

Le Conseil d'administration a été unanimement d'avis de ne concourir à la nomination d'une commission de délimitation, que le jour où il sera bien prouvé que toute autre difficulté est complètement écartée, et où l'on fera connaître à l'avance les termes du firman que l'on promet, comme devant être la conséquence immédiate du travail de délimitation.

Le Conseil d'administration, trompé une première fois par la Turquie, après la signature d'un compromis et le prononcé d'une sentence arbitrale qui devait être suivie du firman, ne peut pas se présenter à l'assemblée générale des actionnaires, sans avoir maintenu intacte la sentence arbitrale, acceptée l'année dernière. Il n'est pas en son pouvoir d'y déroger.

Le Président de la Compagnie, obligé de retourner dans l'isthme, reviendra à Paris avant la réunion de l'assemblée générale. Si la réponse du Sultan à l'Empereur permet alors d'annoncer que toute question autre que celle de la délimitation a été écartée, le Président

pourra proposer sans inconvénient de concourir à la formation de la Commission de délimitation, laquelle sera, en définitive, considérée comme étant la conséquence de la mise à exécution de la sentence.

Si au contraire la diplomatie anglaise réussit encore à susciter de nouveaux attermoiements ou de nouvelles difficultés, le Président se bornera à dire que la Compagnie, étant uniquement privée et commerciale, n'a plus à s'occuper, après le prononcé de la sentence, que de la marche rapide de ses travaux, laissant au Gouvernement de l'Empereur le soin, qui lui appartient exclusivement, de faire reconnaître et appliquer la sentence arbitrale du souverain vis-à-vis des puissances qui viennent s'y opposer sous des prétextes politiques.

XXXIII

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Port-Saïd, le 6 juillet 1865.

Arrivé à Alexandrie, le 25 juin, j'ai trouvé l'agence supérieure en très bonne situation, et je n'ai eu qu'à approuver les dispositions prises par M. Sala, dont les qualités et les services acquièrent une grande valeur dans les moments difficiles. Nous avions eu une seule défection, celle de M. *** qui a déserté son poste, et que je vous prie de faire rayer définitivement par le Comité des cadres de notre personnel. Le choléra semblait être, à Alexandrie, dans la période ascendante. J'ai donné à tous nos employés les éloges qu'ils méritaient. Ils ont offert, avec le personnel du Consulat général de France, de bons exemples de courage et d'accomplissement du devoir. Je suis ensuite resté au Caire la journée du 28, le choléra commençait à y sévir vigoureusement. M. Vernoni, notre excellent agent, avait, ainsi que son personnel, la meilleure attitude; j'en dirai autant de M. Cazeaux qui a établi le centre de sa division du canal d'eau douce dans le local de l'agence et qui est continuellement en inspection sur la ligne du travail, entre le Caire et Bulbeïs.

Le 29, j'étais à Zagazig, ville foudroyée par le choléra : au milieu d'une débandade générale, le médecin du gouvernement ayant lui-même abandonné son service et son hôpital, nos deux modestes employés pour la poste,

le télégraphe et les transports avaient tenu bon et avaient conservé, par leur exemple, les Arabes, manœuvres et marins, que j'ai complimentés et gratifiés. Leurs noms méritent d'être cités, ce sont : MM. Pagès et Guérin. Ils étaient très fatigués. Un jeune employé des transports à Ismaïlia était venu pour les aider et surveiller, de Zagazig à Tell-El-Kébir, les convois de barques d'approvisionnements. Je l'ai laissé à Tell-El-Kébir où il a eu une forte attaque ; j'apprends par le télégraphe qu'il s'en est tiré, grâce à son énergie. Il se nomme Autran.

J'arrivais à Tell-El-Kébir, le 29, après midi, et rassuré sur la situation de l'isthme par les dépêches télégraphiques reçues, la veille, de la part de M. Voisin, je me disposais à repartir pour Ismaïlia le lendemain ; mais à huit heures du soir, un télégramme de M. Voisin m'apprit que le fléau commençait à faire des victimes dans sa résidence et il me demandait, vu l'insuffisance de l'hôpital, si l'on pouvait disposer de la maison Sciama, non encore occupée par le gouvernement.

Je me mis alors en route immédiatement avec le docteur Aubert-Roche. Dès le matin du 29, soixante cholériques furent installés dans les salles et chambres de la maison Sciama; quelques heures après, elles étaient toutes occupées. Nous avons eu beaucoup de peine pour faire la propreté, pour trouver des infirmiers et faire enterrer les morts. Il y a eu, ce premier jour, trente décès, quarante-trois, le second, et trente, le troisième ; à la fin de cette journée, on n'apportait plus que peu de malades et encore étaient-ils moins violemment frappés que les autres. L'épidémie était en décroissance; presque toute la population ouvrière valide avait fui vers Port-Saïd,

notre base d'opérations. C'était là que le danger menaçait désormais. La population s'y inquiétait, on craignait une désorganisation complète des chantiers ; j'y étais vivement appelé depuis deux jours ; mais je ne pouvais quitter Ismaïlia.

Je me suis mis en barque, dans la nuit du 2, et je suis arrivé assez à temps pour calmer, parmi les ouvriers de toutes nations, les terreurs que l'admirable attitude de Larousse et de Lavalley ne parvenait pas à dominer. Les fuyards du désert avaient jeté l'alarme. Depuis quelques jours, j'ai eu certainement plus de peine avec les vivants terrifiés de Port-Saïd qu'avec les mourants résignés d'Ismaïlia. Enfin les choses se calment et je crois que la bourrasque a passé. Le personnel de la Compagnie a donné le bon exemple ici comme partout.

Quant à M. Voisin, les deux billets qu'il m'a écrits hier et aujourd'hui, que je vous communique avec diverses dépêches télégraphiques, vous montreront suffisamment qu'il est tout à fait à la hauteur des circonstances et de sa position. Nous avions bien choisi notre homme, en le mettant à la tête de nos travaux.

Parlons maintenant de nos travaux. J'ai deux bonnes nouvelles à vous donner. La première, la plus importante, qui compensera certainement le retard causé par le choléra, est la certitude d'éviter par un nouveau tracé à l'Est, entre Chalouf et Suez, les nombreux bancs de roche découverts dans les sondages de l'ancien tracé. Je vous envoie le plan de Larousse qui vous donnera la meilleure explication. Lavalley et Larousse estiment de 15 à 20 millions la dépense qui sera épargnée, sans compter le gain du temps difficile à apprécier, lorsqu'il s'agit d'extractions considérables dans l'eau.

La seconde bonne nouvelle est le succès complet de l'excavateur Couvreux, travaillant dans l'eau, le long des berges du Seuil.

M. Lavalley profitera certainement de cet instrument, que nous devons, un de ces jours, aller voir fonctionner ensemble. Il a émis l'avis qu'on pourrait en tirer parti pour l'approfondissement du canal d'eau douce dans certaines sections.

Le Comité, le Conseil d'administration et les actionnaires comprendront que je ne puis pas songer à quitter l'Isthme, pour m'embarquer, le 19 de ce mois. Je vous prie donc de réunir le Conseil et de lui demander de renvoyer au jeudi 5 octobre l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 1er août.

Je ne dois pas oublier parmi ceux qui donnent le bon exemple l'ingénieur Gioia, chef de la division d'El Guisr, division parfaitement tenue et ordonnée.

Les plus grands éloges au service médical, Aubert-Roche en tête. Un de nos médecins, M. Zuridi, a été victime du fléau, au Sérapéum.

M. Jules Guichard a donné, à Tell-el-Kébir, l'hospitalité à des familles de Zagazig, et se conduit bravement, comme nous devions nous y attendre. C'est un agent hors ligne.

XXXIV

CANAL DE SUEZ. A PARIS.

Port-Saïd, 10 juillet 1865.

Dépêche télégraphique.

Employés décédés : Rous, Camaras, Chavanne, Rousseau, Chirade, docteur Zuridi. Ouvriers grecs embarqués pour Archipel, reviendront. Travaux continuent.

XXXV

A MM. CHRÉTIEN ET PIERRE, A ISMAÏLIA.

Port-Saïd, le 12 juillet 1865.

Donnez-moi de vos nouvelles.

Comment vous trouvez-vous ?

Serez-vous bientôt en mesure de faire reprendre le travail des écluses? Je voudrais que ce fût le plus tôt possible, *afin d'être certain de pouvoir faire passer les bateaux d'une mer à l'autre directement, le* 10 *août.*

M. Duchêne est prêt à envoyer des monteurs pour les portes d'écluses, quand je voudrai. Mais je désire qu'avant de se remettre au travail, on installe, là où les hommes auront à passer la journée de travail, des toiles ou des nattes tendues au moyen de bigues et de poteaux (les poteaux de télégraphe par exemple), de manière à préserver les ouvriers et leurs conducteurs de l'ardeur du soleil. Occupez-vous de faire, à ce sujet, un projet que vous me communiquerez, et si vous avez besoin de nouveaux ordres ou de nouvelles instructions, pour reprendre le travail, que l'un de vous vienne me trouver ici, pendant que M. Voisin est auprès de moi. Sinon, écrivez-moi et j'irai vous voir à Ismaïlia. Depuis que je vous ai quittés, ma présence a été absolument nécessaire à Port-Saïd où la santé a commencé, hier, à être tout à fait bonne.

XXXVI

A M. DE CHANCEL, A PARIS.

Port-Saïd, le 17 juillet 1865.

L'assemblée générale étant renvoyée au 5 octobre, nous n'avons, jusque là, en ce qui concerne la question politique, qu'à nous en tenir *strictement* aux conclusions de la lettre à M. Drouyn de Lhuys (du 13 juin) et de la note à l'Impératrice (du 18 juin.)

On a beau croire, ou promettre à je ne sais qui, soit à Londres, soit à Constantinople, soit à Paris, qu'on reviendra sur la sentence (ou qu'on la *reconsidérera*, suivant l'expression de lord John Russell), nous n'avons qu'une seule chose à faire, c'est de nous en remettre au jugement de la prochaine assemblée générale des actionnaires, pour toute proposition *quelconque officielle* qui nous serait faite, relativement à une question qui ne serait pas considérée par nous comme l'*exécution littérale* de la sentence de l'Empereur.

En ne sortant pas de là, nous sommes inébranlables. Toute personne qui promettrait ou agirait sans la Compagnie, ferait, ainsi que je l'ai dit à M. Drouyn de Lhuys, le mariage d'Arlequin.

Que chacun de nous soit bien convaincu qu'en restant sur notre terrain, il n'est au pouvoir de qui que ce soit de nous débusquer. Nous n'avons, je le répète, absolument rien à faire qu'à répondre, dans l'occasion, que nous soumettrons à nos actionnaires, en assemblée générale,

toute proposition différente de celle acceptée par cette assemblée, en conséquence de la sentence arbitrale, sans appel, officiellement communiquée à la Compagnie et à la législature de notre pays, après avoir été signifiée au public, par le *Moniteur*, avec la signature du Souverain et le contre-seing de son ministre.

Factum consummatum est!

Nous le tenons; bien bonnes gens nous serions d'écouter les belles paroles et d'ouvrir le bec pour le lâcher.

XXXVII

A M. VOISIN,

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX, A ISMAÏLIA.

Port-Saïd, le 18 juillet 1865.

Il résulte des conférences que nous avons eues, à Port-Saïd, avec M. Lavalley, qu'il y a deux manières de creuser un chenal maritime à la profondeur voulue entre le kilomètre 20 et le kilomètre 34.

L'une est de draguer dans le chenal, du côté Asie, avec des dragues à long couloir, en déposant les terres en cavaliers définitifs.

La seconde manière est de draguer dans le chenal, côté Afrique, avec des dragues à court couloir, en déversant les produits au milieu du Canal, sur le terre-plein existant, et en ne faisant qu'une passe minima de 16 mètres de large sur 1^{m}60 de profondeur.

Le premier mode serait le meilleur, et je comprends qu'on l'ait préféré, lorsque l'on avait des raisons de croire que MM. Borel et Lavalley auraient des dragues à long couloir; mais il vient d'être constaté qu'il était impossible maintenant, en raison de l'absence de dragues à long couloir, de l'employer en temps voulu. D'un autre côté, il y a urgence à ouvrir la communication facile, à partir du kilomètre 20, car à quoi serviront les écluses du canal d'eau douce, si les barques chargées sont arrêtées dans le canal maritime, sur un point intermédiaire entre Port-Saïd et Ismaïlia ?

Il faut donc recourir au second moyen qui peut être effectué par les ressources actuelles de l'entreprise et pour lequel M. Lavalley, qui l'aurait proposé déjà, il y a quelquelque temps, ne demande que le payement, *à titre d'avances et comme moyen d'installation*, des frais occasionnés par ce genre de travail.

Si vous approuvez ce programme, qui me paraît indiqué aujourd'hui par les circonstances actuelles, s'il ne l'était pas précédemment avant la perte du *Hambourg* (qui avait à son bord un long couloir), je vous prie de donner le plus promptement possible vos ordres à M. Lavalley pour qu'il soit exécuté, et à l'Ingénieur chef de la division pour veiller à son accomplissement.

XXXVIII

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Ismaïlia, le 27 juillet 1865.

J'ai quitté avant-hier Port-Saïd où le choléra, qui a été plus persistant qu'à Ismaïlia, quoique moins meurtrier, disparaît. Ce qu'il y a de curieux, c'est qu'il n'y a pas eu *un seul cas* dans le village arabe composé de 3,000 personnes qui ne se gardaient d'aucune manière — hommes, femmes et enfants.

Nous avons continué ici, hier, avec M. Lavalley et M. Savon, de Marseille, nos conférences de Port-Saïd.

Le passage incomplet du chenal maritime entre le kilomètre 20 et le kilomètre 34 va être vigoureusement entamé et sera approfondi par quatorze dragues.

L'écluse d'amont, à Ismaïlia, est terminée, celle d'aval a été reprise hier avec 200 manœuvres arabes, 40 tailleurs de pierres et maçons, plusieurs monteurs de M. Gouin pour les portes en fer. MM. Chrétien et Pierre vont donner, avec leur entrain habituel, leur dernier coup de collier. Tous les deux avaient été atteints par le choléra, ils sont aujourd'hui en parfaite santé. J'ai fait installer ma tente sur un monticule au bas duquel est l'écluse d'aval ; je compte y passer plusieurs heures de la journée jusqu'à ce que le travail soit terminé (15 août).

Je vous envoie deux projets importants de convention. La convention pour les déchargements de Port-Saïd est pour moi d'un grand intérêt. MM. Savon sont connus à

Marseille de tout le commerce, et, de père en fils, sont dans cette ville les plus intelligents pour les déchargements ; ils sont en outre très estimés. Je vous écrirai une lettre spéciale au sujet des déchargements que nous faisions faire à Port-Saïd, et qui étaient mesurés d'une manière pitoyable, sans compter de très regrettables abus de confiance.

Je reçois, mon cher duc, au moment de fermer à la hâte mon courrier, votre aimable billet du 18. Je suis très sensible à tout ce que vous m'y dites de gracieux et d'obligeant. Je remercie votre famille de la commission qu'elle vous a donnée pour moi. De telles opinions rendent heureux, mais vraiment je n'ai accompli que le plus simple des devoirs et ma tâche a été rendue bien facile par mes collaborateurs.

XXXIX

AU MÊME.

Ismaïlia, le 17 août 1865.

Je me suis rendu, le 11, à Port-Saïd, où, le 12, j'ai fait afficher l'avis suivant :

« Le Président invite les habitants d'Ismaïlia à se « réunir sur le quai du phare, demain dimanche, à « 7 heures du matin, pour assister au départ, pour Suez, « du premier convoi de charbon de terre chargé sur la « Méditerranée et se rendant sans transbordement dans « la mer Rouge.

« Le passage de l'Occident en Orient de cette matière « commune, dont le génie de l'homme a fait le principal « agent civilisateur du monde, marquera le succès le plus « important obtenu jusqu'à présent par les efforts des « braves travailleurs de l'Isthme.

« Il y aura messe et *Te Deum* à six heures du matin, à « la paroisse Sainte-Eugénie.

« Les ministres des divers cultes religieux béniront le « départ du convoi. »

Ce programme a été rempli exactement ; six petits bateaux à vapeur, ayant chacun à leur remorque deux chalands chargés de charbon et pavoisés de pavillons de toutes les nations, ont effectué leur départ, aux applaudissements et aux acclamations des spectateurs. Au kilomètre 20, des mules ou des chameaux ont remorqué le convoi jusqu'à Ismaïlia où il est arrivé, le 14, dans la

soirée ; à la suite du convoi de charbon, se trouvait un long radeau provenant d'une cargaison de bois déchargée par un négociant à Port-Saïd, à destination de Suez.

Deux des remorqueurs fournis par la maison Gouin ont parfaitement fonctionné ; ce sont les seuls, sur les dix commandés, qui aient été terminés et reçus jusqu'à présent. Ils ont une forme très marine, très élégante, et ils ont filé, à l'essai, sous la remorque, 14 kilomètres à l'heure. — Les quatre autres vapeurs qui ont remorqué les chalands étaient la *Jeanne* et la *Mathilde*, appartenant à la Compagnie, et deux bateaux appartenant à MM. Borel et Lavalley.

Pendant ce temps là, MM. Dussaud continuaient à jeter leurs blocs à la mer entre l'appontement et l'îlot. 1,500 de ces blocs, représentant 15,000 mètres cubes, sont approvisionnés sur la plage et prêts à être immergés.

Lé 15, la Saint-Napoléon a été fêtée à Ismaïlia par l'arrivée du convoi de Port-Said et par l'ouverture de l'écluse qui a offert un spectacle magnifique : 260 Bédouins dont quarante cheiks du Ouady et du désert, montés sur leurs chevaux ou leurs dromadaires, et tirant des coups de fusil, faisaient partie de l'assistance. Je laisse aux correspondances particulières le soin de donner les détails de la journée du 15, à Ismaïlia.

J'avais, dès le matin, télégraphié ce qui suit à l'Empereur :

« Sa Majesté fêtée dans l'Isthme par première cargai-
« son de houille transitant directement de Méditerranée
« à mer Rouge. — Signé : Lesseps. »

Cette dépêche était partie de Suez pour Paris, le 15, à 8 heures du matin.

Le même jour arrivait à Suez, à 5 heures du soir, la réponse de l'Empereur, ainsi conçue :

« Napoléon,

« A M. de Lesseps.

« Je vous félicite du succès obtenu et vous remercie
« de me donner cette bonne nouvelle pour ma fête. »

Un pareil témoignage, que j'ai chargé M. Voisin de faire connaître à tous les services des travaux, et qui nous était si rapidement transmis par l'électricité, a véritablement *électrisé* tous les travailleurs de l'Isthme, le Président en tête.

Vous en serez certainement aussi heureux que je l'ai été moi-même.

Le Vice-Roi m'a fait dire qu'il me verrait avec plaisir, avant mon départ. Je vais lui annoncer ma visite au Caire pour le 27, devant profiter du paquebot du 29 pour retourner en France.

XL

JOURNAL.

A bord du paquebot le *Mœris*, 30 août 1865.

Arrivée au Caire, le 27 août. — Visite au Vice-Roi, bon accord. — Reparti le même jour pour Alexandrie. — Embarqué le 28, à 6 heures du matin, sur le *Mœris*. — Abordage, en sortant du port, avec un paquebot à vapeur égyptien, venant de Constantinople, et que nous avons coulé. Notre avarie demandant douze heures de réparation, nous avons jeté l'ancre et je suis retourné à terre.

M. Outrey, notre consul général, m'a prévenu que l'ambassade de France, à Constantinople, lui avait envoyé un projet de convention présenté par le ministre des affaires étrangères de la Porte pour m'être communiqué. J'ai pris lecture de ce document, en faisant au fur et à mesure mes observations verbales à M. Outrey.

Le projet de la Porte est la reproduction de toutes les propositions inadmissibles qui ont été repoussées depuis longtemps, à diverses reprises.

J'ai dit à M. Outrey de répondre à l'ambassade de France que ce projet n'était même pas discutable.

La Compagnie ne connaît que ses contrats et la sentence de l'Empereur. Elle n'en sortira pas, non seulement parce qu'elle est convaincue qu'elle doit agir ainsi pour maintenir intacts les graves intérêts qui lui sont confiés, mais encore parce qu'il lui serait légalement impossible d'admettre et de proposer à une assemblée

générale d'actionnaires un abandon quelconque des droits qui leur sont garantis par leurs actes de concession et par une sentence souveraine sans appel, sentence qui est devenue la loi des parties et qui n'appartient même plus au juge arbitral qui l'a rendue.

XLI

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 5 OCTOBRE 1865

SITUATION DES TRAVAUX

Ce fut, vous le savez, Messieurs, au moment où nous allions retirer de la première phase de notre installation tous les profits de temps et d'argent que nous étions en droit d'attendre, que la suppression des contingents est venue bouleverser toute notre organisation et nous mettre dans la nécessité d'étudier et de résoudre le difficile problème d'un changement complet dans le système de nos travaux.

La politique qui avait inspiré cette mesure pensait nous porter un coup qu'il nous serait impossible de parer.

Remplacer au milieu du désert le travail des hommes par celui des machines était une entreprise qui demandait du temps, des dépenses, de nouvelles et profondes études; c'est à cette œuvre que nous nous sommes appliqués, et nous pouvons vous annoncer aujourd'hui que la question est entièrement résolue.

Vous en trouverez la démonstration dans le compte qui va vous être rendu de la situation de tous les chantiers de l'isthme et de la puissance des moyens d'action que possèdent la Compagnie et ses entrepreneurs, au point de vue d'une bonne et rapide exécution des travaux.

Entreprise Dussaud frères pour la construction des jetées de Port-Saïd en blocs artificiels, suivant marché en date du 20 *octobre* 1863.

L'installation des chantiers de MM. Dussaud frères est complètement terminée depuis la fin de juillet dernier. Cette installation comprend :

1° Le chantier de fabrication de mortier, composé de dix broyeurs mis en mouvement par une machine à vapeur de 60 chevaux.

Chaque broyeur est capable de fournir 35 mètres cubes de mortier par jour, ce qui donne pour les dix broyeurs une fabrication journalière de 350 mètres cubes de mortier, produisant 35 blocs de 10 mètres cubes chacun, soit, pour un travail minimum de 20 jours par mois, une production annuelle de 8,400 blocs. Ce chantier est établi sur une plate-forme élevée en charpente sous laquelle viennent se placer les wagons destinés à recevoir le mortier pour le conduire ensuite sur le lieu de fabrication des blocs. Il est desservi par deux chemins de fer en rampe aboutissant au magasin de dépôt de la chaux et au quai d'approvisionnement du sable. L'ascension des wagons amenant ces matières se fait au moyen d'un treuil puissant, mis en mouvement par la machine de 60 chevaux;

2° La plate-forme de fabrication des blocs où ceux-ci sont méthodiquement rangés par lignes parallèles.

Cette plate-forme peut contenir 1,900 blocs; elle est complètement remplie aujourd'hui. Au fur et à mesure que les blocs sont enlevés pour être conduits à la mer, ils sont remplacés par de nouveaux blocs fabriqués, qui doivent rester sur place pendant trois mois environ pour acquérir une dureté suffisante. Ces blocs de 10 mètres cubes chacun, et du poids de 20,000 kilog., sont composés de 45 pour 100 de chaux hydraulique du Theil et de 55 pour 100 de sable et d'eau de mer;

3° Les appareils de levage, de transport et d'embarquement des blocs.

Il fallait, pour soulever et faire mouvoir ces masses énormes, de puissants appareils mus par la vapeur; ils fonctionnent de la manière la plus satisfaisante;

4° Enfin les grands chalands pontés, destinés à conduire les blocs sur les points où ils doivent être immergés.

Les entrepreneurs possèdent en outre deux remorqueurs à vapeur et dix chalands pour le service des déchargements en rade de leur matériel et de leurs approvisionnements.

Le sable destiné à la confection des blocs est fourni par les déblais du chenal du port, en vertu d'une convention passée entre MM. Dussaud et les entrepreneurs de dragages. Ce sable est amené au point de déchargement sur des chalands qui le reçoivent dans des caisses à la sortie du couloir de la drague; l'enlèvement et le déchargement des caisses s'effectuent ensuite au moyen d'une grue tournante à vapeur.

Un grand hangar, susceptible de recevoir 5,000 mètres cubes de chaux, des maisons d'habitation pour les employés et les ouvriers, des bureaux, des magasins de vivres et de matières diverses, un atelier de réparation et d'autres constructions de moindre importance complètent l'ensemble des installatious.

L'immersion du premier gros bloc de 10 mètres cubes a eu lieu, le 9 août dernier. Le nombre de ces blocs immergés était, à la fin d'août, de 148; avant le mois prochain, le chenal, dans lequel travaillent deux dragues, sera assez large et assez profond pour que l'immersion puisse être conduite de manière à marcher parallèlement avec la fabrication des blocs.

Dès l'hiver dernier, les entrepreneurs avaient déjà coulé à l'extrémité de l'appontement, vers l'îlot, 204 blocs de $4^{m}50$ pour former un musoir de protection, qui se trouvera naturellement englobé dans le massif de la jetée définitive.

Par la description qui précède et par les chiffres que nous avons donnés, on voit que les entrepreneurs des jetées de Port-Saïd possèdent des moyens d'action largement suffisants pour leur permettre de terminer, dans les délais voulus, c'est-à-dire en 1868, les deux jetées, comportant ensemble l'emploi de 25,000 blocs ou 250,000 mètres cubes.

Entreprise Borel, Lavalley et Cº, pour l'exécution du premier lot de dragages entre Port-Saïd et le seuil d'El Guisr.

Le premier lot de dragages comprend, indépendamment du chenal et des bassins de Port-Saïd, la première partie du canal maritime, sur une longueur de 60 kilomètres et demi. Il comporte un déblai de 21,700,000 mètres cubes.

En vertu d'un marché passé le 13 janvier 1864, ce premier lot de dragages avait été concédé à M. Wm Aiton, entrepreneur des travaux de terrassements, qui offrait des prix inférieurs à ceux de ses concurrents. et sur les antécédents duquel les meilleurs renseignements avaient été obtenus à Glascow. La Compagnie avait mis à sa disposition tout le matériel qu'elle possédait déjà sur les lieux et celui très considérable qu'elle avait commandé en vue de l'exécution de son lot. Nons vous disions, le 6 août de l'année dernière, que M. Aiton était encore dans la phase de première installation où il lui était impossible de déployer toute la rapidité d'exécution que nous attendions de son expérience et de son activité.

M. Aiton commença les travaux avec les ressources que la Compagnie lui avait fournies. Vers le milieu d'octobre, après avoir sollicité diverses modifications à son traité, qui lui furent accordées, M. Aiton éleva la prétention d'obtenir le changement complet de son contrat.

Dans cet intervalle, une crise financière survenue dans les principales places commerciales de l'Angleterre, resserra et fit bientôt cesser les crédits sur lesquels il comptait; il éprouva, en conséquence, des embarras financiers, et se trouva dans l'impuissance de payer non seulement les fournisseurs de machines, les frets du matériel qu'il avait commandé en exécution de ses engagements, mais encore ses propres ouvriers. Ses travaux subirent des ralentissements que nous ne pouvions supporter. C'est dans ces circonstances que M. Aiton exigea, sous peine d'une interruption de ses tratravaux, un mode de mesurage des déblais contraire à son traité et à ceux des autres entrepreneurs. La Compagnie ne pouvait admettre de pareilles prétentions. M. Aiton suspendit ses travaux, nous plaçant ainsi dans une situation qui pouvait amener de fâcheuses complications.

Après avoir constaté que M. Aiton était sous le coup d'une des clauses du contrat, prononçant la résiliation pour défaut d'exécution de la quantité de cubes trimestrielle à laquelle il était obligé, et armés du fait non moins grave de la suspension arbitraire de ses travaux, nous lui fîmes signifier légalement la résiliation de son marché.

Cependant, M. Aiton était détenteur de notre matériel, la Compagnie ne pouvait se substituer à lui qu'après en avoir repris possession; c'est dans ces conditions qu'elle dut transiger pour ne point subir les retards d'un procès, quoique l'issue de ce procès ne pût pas être douteuse. Une demande d'indemnité, formulée par M. Aiton, fut jugée exorbitante par votre président, qui offrit comme dernière transaction une somme de 200,000 francs. Cette offre fut finalement acceptée, et la Compagnie rentra en possession de son matériel et de ses chantiers.

En conséquence de la rupture avec M. Aiton, un nouveau marché a été passé, le 12 décembre 1864, avec MM. Borel, Lavalley et Ce, pour l'exécution des travaux compris au premier lot de dragages, avec cession du matériel précédemment remis à M. Aiton, et addition de dix porteurs à vapeur du prix de 150,000 francs chacun. Le délai final de l'exécution fut stipulé pour le 1er juillet 1868.

MM. Borel et Lavalley ne pouvaient reprendre immédiatement la suite des travaux de M. Aiton; ces travaux ont été momentanément continués en régie par nos ingénieurs jusqu'au mois d'avril de cette année.

Le matériel remis par la Compagnie aux entrepreneurs se compose de :

Vingt petites dragues;
Vingt grandes dragues;
Vingt grues à vapeur;
Cent vingt chalands en fer du port de 50 tonneaux ;
Six cents caisses à déblais;
Et dix porteurs à vapeur pour conduire les déblais à la mer.

Les nouveaux entrepreneurs reconnurent la nécessité de faire diverses réparations et modifications à ce matériel pour l'approprier à leur mode de travail. En même temps que s'exécutaient ces opérations de mise en état, ils ont eu à consacrer de grands efforts à leurs installations sur toute la ligne des travaux.

En soumissionnant leur nouvelle entreprise du lot de Port-Saïd, MM. Borel, Lavalley et Ce ont dû augmenter en conséquence

les commandes qu'ils avaient d'abord faites, en vue uniquement de leur lot de Suez.

L'ensemble de leurs commandes pour les deux lots comprend notamment :

30 grandes dragues nouvelles ;

30 appareils élévateurs ;

15 grands porteurs à vapeur pour la conduite des déblais à la mer ;

42 porteurs à vapeur pour la conduite des déblais dans les lacs ;

90 chalands pour transports des caisses à déblais ;

15 bateaux à vapeur pour transports de charbon et de matériel sur toute la ligne des travaux ;

20 locomobiles sur roues ;

4 canots à vapeur.

Une grande partie de ce matériel est déjà montée ou en voie de montage à Port-Saïd.

Les premières petites dragues remises en activité ont été employées, dans le bassin de Port-Saïd, à l'élargissement et à l'approfondissement des chenals qui sillonnent ce bassin dans diverses directions, en vue de préparer la place pour la mise en mouvement, aussi prochaine que possible, de grandes dragues desservies par des porteurs.

L'une des petites dragues creuse le chenal d'accès du port, en marchant de l'intérieur vers le large : elle fournit un sable excellent, utilisé pour la fabrication des blocs artificiels de M. Dussaud. Le produit des autres dragues est employé à l'extension des remblais de Port-Saïd, conformément à l'un des articles du marché qui oblige les entrepreneurs à faire ce travail, sans augmentation de prix, jusqu'à concurrence de 200,000 mètres cubes.

Une des grandes dragues a déjà été placée entre l'appontement et l'îlot pour approfondir le chenal en marchant du large vers l'intérieur du port; elle est desservie par deux porteurs. Une seconde drague va être affectée au même travail, de manière à obtenir sous très bref délai un chenal suffisamment large et profond, pour permettre aux navires de moyen tonnage de pénétrer dans l'intérieur du port sans

gêner la circulation des chalands employés à l'immersion des blocs, et des porteurs qui conduiront en mer les produits des dragages du bassin de Port-Saïd et d'une partie du canal maritime.

Tout est parfaitement disposé aujourd'hui pour permettre aux entrepreneurs de pousser leurs travaux effectifs avec l'activité et la rapidité désirables.

Entreprise Couvreux pour les déblais de la tranchée du seuil d'El Guisr.

D'après un premier marché passé avec M. Couvreux, le 1er octobre 1863, cet entrepreneur était chargé de l'ouverture complète du canal maritime à travers le seuil d'El Guisr, sur une longueur de 15 kilomètres; l'entreprise comportait un cube total de 9 millions de mètres tant à sec qu'à la drague.

D'un commun accord, nous avons passé avec M. Couvreux une nouvelle convention pour limiter son entreprise au percement des grandes hauteurs du Seuil, sur une longueur d'environ 9 kilomètres, et pour retrancher du marché primitif la majeure partie des déblais à faire sous l'eau, de manière à lui permettre de consacrer ses efforts à l'enlèvement des déblais à sec. Il a été stipulé que les travaux seraient dirigés tout d'abord en vue de l'élargissement et de l'approfondissement du chenal actuel de navigation, afin de compléter le plus promptement possible, entre Port-Saïd et Ismaïlia, un canal permettant, malgré la présence des dragues et des autres engins, de développer en toute liberté notre navigation de transit.

L'entreprise de M. Couvreux comporte un cube total de déblais à sec de 4 millions de mètres, et un cube de déblais sous l'eau de 200,000 mètres.

Plusieurs des excavateurs de son invention, qui avaient si bien réussi pour les déblais à sec, sont appliqués avec succès aux déblais mouillés.

Les chantiers de M. Couvreux sont bien organisés. Ils sont desservis par trente kilomètres de voies de fer, dix locomotives, dix excavateurs à vapeur, quatre cents wagons de terras-

sements, et par d'importants ateliers de réparation du matériel. Quatre nouvelles locomotives sont commandées.

Tout permet de compter que l'entrepreneur sera en mesure d'accomplir ses engagements dans les délais d'exécution assignés aux deux lots de MM. Borel et Lavalley.

Ouverture du canal à la traversée d'El-Ferdane et dragages jusqu'au lac Timsah.

La portion de travaux retranchée de l'ancien lot Couvreux a été concédée en presque totalité à MM. Borel et Lavalley, comme continuation de leur premier lot de dragages. La Compagnie s'est réservé, vu l'urgence, pour les exécuter par voie de régie directe, les travaux de déblais à faire immédiatement pour l'élargissement et l'approfondissement du chenal de navigation à la traversée des dunes de Ferdane, sur une longueur de 6,700 mètres.

Ces travaux comprennent : 300,000 mètres cubes de déblais à sec, dont 130,000 mètres à la brouette, 170,000 à la locomotive, et 200,000 mètres de déblais mouillés.

Les chantiers de déblais à la brouette ont été promptement organisés et marchent d'une manière satisfaisante avec 600 terrassiers. Les chantiers de terrassements à la locomotive et au wagon commencent actuellement à fonctionner; enfin, pour les déblais mouillés, six excavateurs ont été commandés en France, avec obligation d'en livrer quatre en Égypte, avant la fin de novembre.

Ces travaux en régie sont dirigés avec zèle et intelligence par M. Gioia, ingénieur chef de la division d'El Guisr.

Ils seront terminés au commencement de 1866, de manière à se raccorder avec ceux qui s'exécutent en deçà et au delà de Ferdane.

Les dragages à exécuter par MM. Borel et Lavalley dans la percée du Seuil et destinés à mettre le canal maritime à sa profondeur définitive de 8 mètres, seront commencés dès que le niveau des eaux du lac Timsah aura atteint le niveau de la Méditerranée : résultat que l'on compte réaliser pour le mois d'avril prochain. Le mode d'exécution consistera à recevoir

les produits des dragues dans des chalands porteurs qui iront se vider dans certaines parties du lac. Les entrepreneurs auront tout leur matériel prêt pour l'époque indiquée.

Entreprise Borel, Lavalley et Ce pour l'exécution des travaux de terrassements et de dragages entre le seuil d'El Guisr et la mer Rouge.

Le marché relatif à cette entreprise a été passé le 26 mars 1864. Il comporte un cube total de 24,500,000 mètres de déblais.

MM. Borel et Lavalley se sont mis activement à l'œuvre pour l'étude définitive des moyens qu'ils comptaient employer à l'exécution de cette partie des travaux. Nous avons déjà indiqué leurs commandes de matériel dans les grandes usines de MM. Ernest Gouin et Ce, de la Société des forges et chantiers de la Méditerranée et de la Société des chantiers et ateliers de l'Océan, ainsi que la mise en montage de ce matériel à Port-Saïd.

Des agents expérimentés ont été envoyés sur le terrain pour combiner et arrêter les divers modes d'exécution ; en même temps, les entrepreneurs ont dû consacrer leurs efforts aux installations des chantiers ; ils ont érigé un ensemble de constructions importantes au Sérapéum, principal centre de la direction et du ravitaillement pour les travaux à exécuter entre le lac Timsah et les lacs Amers, et à Chalouf-el-Terraba, chef-lieu de la section des travaux embrassant toute la partie comprise entre les lacs Amers et les lagunes de Suez.

Le mode d'exécution arrêté par les entrepreneurs pour la majeure partie des travaux du deuxième lot consiste à profiter du plan d'eau du canal d'eau douce, placé à plusieurs mètres au-dessus du niveau du canal maritime, pour effectuer par voie de dragages la plus grande portion des déblais. A cet effet, on doit ouvrir, dans l'emplacement même du canal maritime, un premier chenal, mis en communication avec le canal d'eau douce au moyen d'une dérivation déjà construite dans ce but, et par laquelle on fera pénétrer les dragues ainsi que tout le matériel accessoire et les approvisionnements.

D'un autre côté, on utilisera des bas-fonds existant le long du canal maritime pour créer des bassins artificiels qui seront remplis avec l'eau du canal d'eau douce et où l'on ira déverser, au moyen de barques à clapets, les produits des dragages.

Afin de hâter le moment où ce programme sera réalisé, les entrepreneurs ont, dès l'année dernière, organisé des ateliers de terrassements à la brouette; ils comptent pouvoir attaquer le seuil du Sérapéum par les machines à vapeur dans le courant de janvier prochain. Trois mois plus tard, le lac Timsah sera plein et il pourra recevoir des dragues destinées à compléter l'approfondissement des grandes tranchées déjà ouvertes à toutes largeurs, par les anciens contingents, sur un parcours de 6,000 mètres, depuis l'extrémité sud du lac Timsah jusqu'au delà de Toussoum.

Sur la portion comprise entre les lacs Amers et Suez, les entrepreneurs n'ont pas encore commencé les terrassements, mais ils prennent leurs dispositions pour continuer vigoureusement l'attaque du seuil de Chalouf, déjà entamé par les contingents de fellahs. Avant de songer à employer la drague, il faut d'abord enlever un banc calcaire qui présente une masse de 25,000 mètres cubes. Ce banc, qui descend jusqu'au plafond du futur canal, pourra probablement être extrait à sec. Les pierres qui en proviendront seront réservées pour servir ultérieurement à l'enrochement des berges.

Le tracé primitif du canal dans les lagunes vis-à-vis de Suez avait révélé aux sondages des bancs de roche que nous avions intérêt à éviter. Par une nouvelle série de sondages dans cette région, nos ingénieurs ont été conduits à penser qu'en rejetant suffisamment le tracé vers l'est, on parviendrait peut-être à éviter les bancs de roche. L'événement a heureusement justifié ces prévisions. L'ingénieur chef de la division de Suez, M. Larousse, a arrêté aujourd'hui, sur le terrain, un nouveau tracé où des sondages très rapprochés n'ont pas indiqué la moindre existence de roche. Ce tracé passe à 1,100 mètres à l'est du lieu dit : la Quarantaine de Suez. Bien qu'il présente, par rapport au premier tracé, un excédant de cube d'environ 300,000 mètres, il offre tant de facilité et d'économie, qu'on ne peut hésiter à lui donner la préférence.

Canal d'eau douce.

Vous vous rappelez que le gouvernement égyptien est chargé de la construction de la première partie du canal d'eau douce, depuis le Caire jusqu'au Ouady, y compris la prise d'eau au Nil. Aux termes du contrat passé, le 18 mars 1863, avec S. A. le vice-roi Ismaïl-Pacha, ce travail aurait dû être terminé au 1er mars de la présente année.

Le cube total des terrassements pour cette partie du canal, dont la longueur est de 70 kilomètres, forme environ 7 millions de mètres cubes. Les travaux ont été entrepris seulement dans les derniers mois de 1864 sur une longueur de 22 kilomètres. Interrompus pendant six semaines, à l'époque du jeûne du Ramadan et des fêtes du Baïram, ils ont été repris en mars, puis bientôt complètement suspendus pendant et après le choléra. Les travaux exécutés jusqu'à ce jour ont produit un cube de déblais dépassant 2 millions de mètres.

Au moment de l'étiage, le gouvernement égyptien a fait commencer les travaux de la prise d'eau du Caire; la construction de ce difficile et important travail d'art est entre bonnes mains, puisqu'elle est confiée à l'ancien ingénieur en chef de l'exécution de nos travaux, M. Sciama, dont nous n'avions plus à utiliser les éminents services, du moment que cette exécution était livrée à des entrepreneurs. M. Sciama est entré au service du gouvernement égyptien, avec l'autorisation du Ministre des travaux publics de France, en qualité de directeur général des ponts et canaux d'Égypte ; ce choix a été pour nous un témoignage des dispositions de S. A. le vice-roi pour l'accomplissement de son contrat avec la Compagnie, et pour les bons rapports de son gouvernement avec la direction de nos travaux.

Les écluses d'Ismaïlia et de Suez sur le canal d'eau douce sont terminées, et l'ouverture de la ligne de navigation en transit, sans transbordement, entre la Méditerranée et la mer Rouge a été inaugurée à Ismaïlia, le 15 août.

Un convoi de douze chalands chargés de houille, remorquant un radeau de bois de construction, parti de Port-Saïd,

a franchi l'écluse de Suez et est entré dans la mer Rouge. Une récente dépêche nous apprend qu'une partie de ce convoi, réservée pour un retour de marchandises de la mer Rouge, est en route pour Port-Saïd, d'où l'on dirigera sur Marseille des gommes, des dents d'éléphant, du café et des peaux acquis sur la côte d'Arabie par la maison Bazin.

Trois écluses intermédiaires sont en cours d'exécution sur la branche de Suez ; elles sont destinées à diminuer la dépense d'eau pendant la période d'étiage du Nil. Entreprises par MM. Borel et Lavalley, en vertu d'un marché spécial, elles doivent être terminées dans trois mois. En attendant, elles sont contournées par une dérivation provisoire du canal qui maintient la navigation.

Nous rappellerons que la dépense de ces écluses, aussi bien que celle des autres ouvrages du canal d'eau douce et des frais d'exécution du canal lui-même, sont comprises dans le chiffre total d'estimation de 10 millions de francs qui a servi de base à la fixation de l'indemnité à payer par le gouvernement égyptien pour la rétrocession du canal d'eau douce.

Service de santé.

Nous avons fait imprimer à part, pour vous être distribué, le rapport du médecin en chef, le docteur Aubert-Roche, sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements de l'isthme pendant l'exercice 1864-1865.

Ce document et le rapport supplémentaire au sujet de l'invasion du choléra ont de nouveau constaté la salubrité du territoire de l'isthme.

Exploitations accessoires des travaux.

L'alimentation de tous les chantiers de l'isthme est exclusivement aujourd'hui entre les mains du commerce privé. La liberté et la concurrence ont suffi pour donner satisfaction à tous les besoins et pour maintenir les denrées de consommation à des prix raisonnables, compte tenu de la cherté générale de la vie en Égypte.

MM. Borel et Lavalley ont établi, sans subvention, le service régulier d'un bateau à vapeur entre Alexandrie et Port-Saïd. Ce bateau fait, chaque mois, quatre voyages d'aller et retour. MM. Bazin, de Marseille, organisent un service de bateaux à vapeur entre Marseille et Port-Saïd. Le premier voyage s'effectue en ce moment.

La Compagnie n'a plus à sa charge que le service des transports sur ses canaux. Il y a tous les jours à Port-Saïd, à Suez, à Zagazig, des départs et des arrivées de bateaux à grande vitesse pour la poste et les voyageurs, et de chalands de moyenne et petite vitesse destinés aux transports des approvisionnements, du matériel et des marchandises; ils desservent journellement tous les points intermédiaires.

Des propositions très sérieuses nous sont faites par MM. Bazin, de Marseille, pour entreprendre les transports de Port-Saïd à Suez et de Zagazig à Port-Saïd. Cette question est étudiée avec un grand soin par votre Conseil d'administration, qui la résoudra au mieux de vos intérêts.

L'attention des chambres de commerce de l'Europe et de l'Amérique a été appelée sur les avantages que pourra offrir au commerce de tous les pays le premier passage établi d'une mer à l'autre. Les chambres ont envoyé dans l'isthme des délégués au nombre de cent. Nous leur avons promis le fonctionnement régulier de ce premier passage pour le commencement de 1866.

Un grand nombre d'entre eux ont déjà rendu compte de leurs impressions favorables, dans des rapports publiés, sur le résultat de leur importante inspection.

Nous devons consigner ici l'expression de notre satisfaction et de notre reconnaissance pour la sollicitude bienveillante et le dévouement avec lesquels les honorables délégués ont accompli leur mission, et nous espérons que l'assemblée partagera ces sentiments. (*Vive approbation et applaudissements.*)

Nous avons maintenant à vous entretenir de quelques faits qui ont leur importance, car ils concernent l'exploitation immédiate d'un transit entre les deux mers.

Nous sommes en négociation avec la compagnie des Messageries impériales pour le transport, de Port-Saïd à Suez, des

grandes chaudières destinées à leurs paquebots de l'Indo-Chine.

Le commerce de la houille nécessaire aux paquebots de toutes nations naviguant sur la mer Rouge et venant s'approvisionner à Suez, devra sans doute recourir à notre navigation de transit. Déjà nous avons reçu d'Angleterre des propositions pour faire passer annuellement un minimum de 300,000 tonnes de charbon de terre.

Nous comptons offrir aux gouvernements français, espagnol, anglais, hollandais et portugais de faire transiter par l'isthme la plus grande partie des approvisionnements qu'ils expédient dans leurs établissements de l'Inde, de la Chine, de la Cochinchine et de l'archipel Indien par la voie du chemin de fer égyptien, et que nous pourrons transporter à des conditions meilleures. Nous ne négligerons rien pour que le commerce général puisse profiter de la route que nous lui ouvrons, en attendant l'achèvement prochain du grand passage maritime.

Service agricole, domaine du Ouady.

Vous avez remarqué, dans la partie de ce rapport concernant la situation financière, que le domaine du Ouady (année agricole 1863-64) y figure pour un revenu net de 118,399 francs 16 c.

Le 1er de ce mois, a fini la première période de trois ans des baux passés en 1862.

Les contrats renouvelés avec les fermiers indigènes pour trois autres années, dès le mois de mars dernier, ont porté les redevances futures à 522,580 francs.

Un mois après la signature de ces contrats, l'obligation dans laquelle nous nous sommes trouvés de priver d'eau nos cultivateurs pour maintenir l'alimentation du canal d'eau douce jusqu'à Ismaïlia et Suez, nous a amenés à faire d'abord remise de la moitié des redevances convenues, puis, en dernier lieu, à déclarer que les terres qui, faute d'irrigation, ne pourront pas être ensemencées seront retirées de la location. Il était de

toute justice de rassurer les fermiers en allant au-devant de leurs réclamations et de surseoir à l'exécution des nouveaux baux.

Les intérêts du service agricole souffriront forcément de cette situation, tant que le gouvernement égyptien n'aura pas achevé le bief du canal d'eau douce. Heureusement, les années de prospérité qui avaient enrichi les cultivateurs de notre domaine, leur ont donné assez de confiance dans l'avenir pour leur faire accepter un temps d'épreuves. Il est intéressant de constater que la population du Ouady n'a pas diminué. Une grande partie des terres sera cultivée, sinon en coton, du moins en maïs et en céréales d'hiver, et le revenu net de l'exercice prochain, sans atteindre le chiffre élevé auquel le portaient les nouvelles locations, ne sera pas inférieur à celui des années précédentes.

Tel est l'ensemble de nos opérations. Votre Conseil est convaincu que la marche actuelle de nos travaux vous assure dans trois ans un succès qui récompensera votre confiance et votre persévérance. (*Applaudissements.*)

SITUATION GÉNÉRALE

Après avoir donné lecture, dans notre dernière assemblée générale, de la sentence arbitrale, sans appel, prononcée par S. M. Napoléon III, nous vous disions :

« Vous avez compris, Messieurs, toute la portée de ce jugement souverain, qui consacre avec tant d'impartialité et une si haute équité les droits de la Compagnie, et la met désormais à l'abri de toutes les difficultés qui, jusqu'à présent, avaient ralenti la marche de notre entreprise. »

C'est en vertu de ces considérations que vous avez accepté unanimement et avec reconnaissanee une solution définitive, malgré les sacrifices qu'elle vous imposait.

A la suite de notre réunion, le gouvernement de Sa Majesté publia le compte rendu de la situation de l'Empire adressé au Corps législatif et au Sénat. Ce document officiel contenait le passage suivant :

« Le gouvernement du Sultan ayant fait connaître sous quelles conditions il était disposé à sanctionner la concession primitivement faite par Saïd-Pacha, des négociations se sont ouvertes entre le gouvernement du Vice-Roi et la Compagnie universelle de l'isthme de Suez, à l'effet de mettre la concession en harmonie avec les demandes de la Porte. Comme l'accord n'avait pu s'établir sur certains points, les deux parties sont convenues d'exprimer à l'Empereur le vœu que ces difficultés fussent déférées à son arbitrage. Sa Majesté, désirant répondre à l'appel du Vice-Roi et voulant en même temps donner à la Compagnie un nouveau témoignage de son intérêt pour la grande œuvre qu'elle poursuit, a daigné accueillir cette demande; les deux parties ont alors signé un compromis, et l'Empereur a rendu une sentence arbitrale qui leur a été notifiée. Le gouvernement égyptien et la Compagnie ont déjà exécuté celles des clauses de cet acte qui étaient immédiatement applicables.

« La sentence de Sa Majesté a été portée à la connaissance du gouvernement ottoman; la Sublime Porte n'a fait aucune difficulté pour reconnaître que, par cet acte, *les diverses conditions, à l'accomplissement desquelles la Turquie avait subordonné sa sanction, se trouvaient remplies.* »

Cette importante déclaration clôt, pour notre Compagnie exclusivement commerciale et industrielle, la question politique du firman promis pour autoriser les travaux.

Pour achever de vous en convaincre, il nous suffira de vous lire un télégramme que S. M. l'Empereur a bien voulu adresser du camp de Châlons, le 15 août, à votre président qui venait de lui annoncer, de Suez, la célébration de sa fête dans l'isthme, par la première cargaison de houille transitant directement de la Méditerranée à la mer Rouge :

« Je vous félicite du succès obtenu et vous remercie de me donner cette bonne nouvelle pour ma fête.

« *Signé* : NAPOLÉON. »

(*Acclamations et applaudissements.*)

Nous espérons donc n'avoir plus à nous occuper à l'avenir, dans l'exposé de notre situation générale, de questions poli-

tiques que, bien à contre-cœur, nous étions obligés de traiter dans nos précédentes réunions.

C'est au gouvernement de l'Empereur qu'il appartient, vis-à-vis des autres gouvernements, de faire exécuter la sentence arbitrale souveraine et sans appel. C'est à l'administration de la Compagnie qu'il appartient de bien gérer vos affaires et de conduire les travaux de façon à vous satisfaire, et à satisfaire aussi l'opinion publique justement impatiente d'obtenir le plus promptement possible le grand résultat auquel nous consacrons tout notre temps et tous nos efforts.

Vous avez toujours jugé que votre Conseil avait rempli ses devoirs envers vous; il sera heureux, si, après vous avoir présenté le bilan de notre situation financière et la marche de nos travaux, vous lui donnez un nouveau témoignage de votre approbation et de votre confiance.

XLII

A M. FAUGÈRES, SOUS-DIRECTEUR DE LA POLITIQUE AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Paris, 9 octobre 1865.

Je tiens à vous envoyer, avant votre conférence avec M. de Moustier, la copie d'une note que j'ai adressée, il y a six mois, au gouvernement égyptien et qui est tout à fait de circonstance.

Il me semble que M. de Moustier, à son retour à Constantinople, devra prendre pour base de ses négociations le projet de convention rédigé par lui et minuté de sa propre main, d'accord avec le programme de la Porte et moi-même, et rejeter complètement le nouveau projet de convention, inadmissible et dangereux à discuter avec les Turcs qui y trouvent un prétexte pour éterniser la discussion. En leur proposant l'adoption du premier projet ou la rupture de toute négociation à ce sujet, je ne fais aucun doute qu'avec un ambassadeur aussi habile que M. de Moustier, l'affaire ne soit complètement dégagée de la fausse voie dans laquelle on l'avait conduite et dans laquelle je tiens plus que personne à ne pas laisser faire mauvaise figure à notre politique vis-à-vis de l'opinion publique de tous les pays. Personne ne comprendra jamais que nous puissions hésiter à faire exécuter littéralement par les Turcs la sentence de l'Empereur.

Outre ma communication au gouvernement égyptien,

je vous remets une copie d'observations écrites, faites au vice-roi d'Égypte par le consul général d'Angleterre, observations que ma réponse en marge de chaque paragraphe du message britannique, met complètement à néant. Ceci nous montre de quel côté viennent les oppositions à la sentence impériale, tant au Caire qu'à Constantinople.

OBSERVATIONS DU CONSUL GÉNÉRAL D'ANGLETERRE EN ÉGYPTE.

Les ateliers et les magasins de la Compagnie de navigation à vapeur péninsulaire et orientale à Suez se trouvent au bord d'un chenal qui pénètre dans les terres à partir du mouillage dans la rade, chenal navigable pour les bâtiments à faible tirant d'eau et qui permet le transbordement, sur de légers steamers, des passagers et des marchandises se rendant de la ville aux navires en mouillage et réciproquement. Ce chenal étant le seul moyen de communication entre Suez et la rade, il est évident que tout ce qui gênerait ce passage nuirait du même coup et ferait obstacle aux opérations de la Compagnie. Or, en examinant les plans, qu'on lui a montrés, du port de Suez, le colonel

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ.

Les préoccupations et les craintes du gouvernement britannique, si elles ne proviennent pas seulement du désir de créer des difficultés à l'entreprise du Canal de Suez, devront disparaître, lorsqu'il aura connaissance d'une explication donnée au vice-roi d'Égypte, dans une lettre adressée par le Président de la Compagnie de Suez, le 27 mai de cette année.

Cette lettre, dont une copie a été remise au ministère des affaires étrangères, à Paris, avait précisément pour but de répondre à des doutes entrés dans l'esprit du Vice-Roi, à la suite du dernier voyage en Égypte de sir Henry Bulwer, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople.

Stanton a constaté que ce chenal est marqué comme devant être tout entier absorbé par le débouché du canal maritime dans la mer Rouge.

« J'ignore, ajoute-t-il, comment la Compagnie de l'Isthme se propose d'exécuter cette partie de son œuvre ; mais comme elle paraît insister sur sa prétention au droit de posséder les terrains limitrophes du canal, *il est présumable qu'elle prétendra avoir le droit d'endiguer ledit canal dans toute sa longueur*, auquel cas les approches de Suez par mer seraient complètement interceptées. Il est possible néanmoins que telle ne soit pas l'intention de la Compagnie et qu'elle songe seulement à approfondir le chenal afin de permettre le passage des grands bâtiments. L'extrémité réelle du canal se trouverait alors au bout du chenal. En pareil cas, le chenal demeurant naturellement libre, *les intérêts britanniques ne seraient pas en souffrance et mon objection serait non avenue*. Le droit réclamé par la Compagnie de l'Isthme sur les terrains bordant le canal cesserait également à l'écluse formant la tête de ce dernier et ne saurait s'étendre jusqu'aux bancs de

Voici ce que j'écrivais spontanément au Vice-Roi, il y a six mois, au sujet de la liberté de communication entre la rade et la ville de Suez, liberté qui, loin d'être entravée, recevra de nouvelles facilités par les travaux du canal maritime de Suez ;

« A Suez, où l'une des charges de la Compagnie consiste « à créer un port en approfondissant et en élargissant le « chenal actuel qui conduit de « la ville à la rade (et dans « lequel les grands bâtiments « de mer ne peuvent pas entrer « aujourd'hui), il sera très « naturel que, sauf les terrains « nécessaires pour les chantiers et établissements de la « Compagnie, et sauf les espaces maritimes convenables « pour les opérations des navires devant transiter par le « canal et pour la formation « des trains de ces navires, les « bords du chenal et le chenal « lui-même agrandi et approfondi par la Compagnie *servent également aux besoins « généraux du commerce et du « gouvernement et profitent à « la circulation maritime entre « la ville de Suez et la rade.* « La Compagnie, au lieu d'établir ses bureaux de péage « pour le transit du canal ma-

sables qui limitent le chenal en question. »

. . . .

Il n'est pas douteux que nos intérêts ne soient indirectement menacés par l'élément français qui s'accroît de jour en jour à Suez.

. . . .

Personne ne peut sérieusement nourrir le plan ou l'intention de faire du chenal qui remonte à la ville depuis le mouillage, le lit du canal. L'adoption d'une pareille direction sacrifierait les droits existants, et les établissements qui bordent actuellement ce chenal se verraient complètement privés de leur communication avec le mouillage. Les établissements de la Compagnie péninsulaire et orientale s'y trouvent compris.

« Ce fait seul suffirait, dit en terminant le colonel Stanton, pour obliger à faire choix d'un autre emplacement pour la débouché du canal, en supposant que le projet soit ultérieurement réalisé jusqu'au bout. »

« ritime en tête du grand che-
« nal du côté de la rade pourra
« les établir à l'est de Suez, à
« l'entrée du désert actuel,
« c'est-à dire à l'entrée du ca-
« nal maritime proprement
« dit. »

Cette déclaration, qui d'ailleurs n'a point été faite pour la circonstance actuelle, paraît réaliser la situation prévue par le colonel Stanton lui-même, lorsqu'il écrit qu'en pareil cas, *les intérêts britanniques ne seraient pas en souffrance et que son objection serait non avenue.*

J'ajouterai que le chenal actuel, dans la partie qui sera approfondie par la Compagnie, entre le débouché du canal maritime proprement dit et la rade, ne doit pas être endigué et qu'il ne doit se construire d'écluse dans aucune partie du canal maritime.

Je joins ici un plan du débouché du chenal maritime à Suez, plan qui laisse complètement intacte la première et la plus grande partie du chenal actuel de communication entre la ville de Suez et la rade. C'est dans cette partie que se trouvent les magasins et ateliers de la Compagnie péninsulaire et orientale. Il n'est pas besoin de répéter que la seconde portion du chenal

Stanton a constaté que ce chenal est marqué comme devant être tout entier absorbé par le débouché du canal maritime dans la mer Rouge.

« J'ignore, ajoute-t-il, comment la Compagnie de l'Isthme se propose d'exécuter cette partie de son œuvre ; mais comme elle paraît insister sur sa prétention au droit de posséder les terrains limitrophes du canal, *il est présumable qu'elle prétendra avoir le droit d'endiguer ledit canal dans toute sa longueur*, auquel cas les approches de Suez par mer seraient complètement interceptées. Il est possible néanmoins que telle ne soit pas l'intention de la Compagnie et qu'elle songe seulement à approfondir le chenal afin de permettre le passage des grands bâtiments. L'extrémité réelle du canal se trouverait alors au bout du chenal. En pareil cas, le chenal demeurant naturellement libre, *les intérêts britanniques ne seraient pas en souffrance et mon objection serait non avenue*. Le droit réclamé par la Compagnie de l'Isthme sur les terrains bordant le canal cesserait également à l'écluse formant la tête de ce dernier et ne saurait s'étendre jusqu'aux bancs de

Voici ce que j'écrivais spontanément au Vice-Roi, il y a six mois, au sujet de la liberté de communication entre la rade et la ville de Suez, liberté qui, loin d'être entravée, recevra de nouvelles facilités par les travaux du canal maritime de Suez ;

« A Suez, où l'une des char-
« ges de la Compagnie consiste
« à créer un port en approfon-
« dissant et en élargissant le
« chenal actuel qui conduit de
« la ville à la rade (et dans
« lequel les grands bâtiments
« de mer ne peuvent pas entrer
« aujourd'hui), il sera très
« naturel que, sauf les terrains
« nécessaires pour les chan-
« tiers et établissements de la
« Compagnie, et sauf les es-
« paces maritimes convenables
« pour les opérations des na-
« vires devant transiter par le
« canal et pour la formation
« des trains de ces navires, les
« bords du chenal et le chenal
« lui-même agrandi et appro-
« fondi par la Compagnie *ser-*
« *vent également aux besoins*
« *généraux du commerce et du*
« *gouvernement et profitent à*
« *la circulation maritime entre*
« *la ville de Suez et la rade.*
« La Compagnie, au lieu d'éta-
« blir ses bureaux de péage
« pour le transit du canal ma-

sables qui limitent le chenal en question. »

. . . .

Il n'est pas douteux que nos intérêts ne soient indirectement menacés par l'élément francais qui s'accroît de jour en jour à Suez.

. . . .

Personne ne peut sérieusement nourrir le plan ou l'intention de faire du chenal qui remonte à la ville depuis le mouillage, le lit du canal. L'adoption d'une pareille direction sacrifierait les droits existants, et les établissements qui bordent actuellement ce chenal se verraient complètement privés de leur communication avec le mouillage. Les établissements de la Compagnie péninsulaire et orientale s'y trouvent compris.

« Ce fait seul suffirait, dit en terminant le colonel Stanton, pour obliger à faire choix d'un autre emplacement pour la débouché du canal, en supposant que le projet soit ultérieurement réalisé jusqu'au bout. »

« ritime en tête du grand chenal du côté de la rade pourra « les établir à l'est de Suez, à « l'entrée du désert actuel, « c'est-à dire à l'entrée du canal maritime proprement « dit. »

Cette déclaration, qui d'ailleurs n'a point été faite pour la circonstance actuelle, paraît réaliser la situation prévue par le colonel Stanton lui-même, lorsqu'il écrit qu'en pareil cas, *les intérêts britanniques ne seraient pas en souffrance et que son objection serait non avenue.*

J'ajouterai que le chenal actuel, dans la partie qui sera approfondie par la Compagnie, entre le débouché du canal maritime proprement dit et la rade, ne doit pas être endigué et qu'il ne doit se construire d'écluse dans aucune partie du canal maritime.

Je joins ici un plan du débouché du chenal maritime à Suez, plan qui laisse complètement intacte la première et la plus grande partie du chenal actuel de communication entre la ville de Suez et la rade. C'est dans cette partie que se trouvent les magasins et ateliers de la Compagnie péninsulaire et orientale. Il n'est pas besoin de répéter que la seconde portion du chenal

restera ouverte à tout le monde, avec l'immense amélioration d'une profondeur de 8 mètres au lieu de 1m50, de manière à y permettre dans trois ans la navigation aux bâtiments du plus fort tonnage.

Ce sera un avantage dont la navigation britannique profitera certainement plus que toutes les autres.

Quant à la crainte de voir l'élément français se mettre en concurrence à Suez avec l'élément anglais, c'est une lutte pacifique à la tête de laquelle je suis heureux de me placer; les compagnies françaises n'ont aucune jalousie contre les entreprises de nos voisins, et la Compagnie de Suez particulièrement, par l'organe de son Président, a déclaré dans une réunion publique à laquelle assistait sir Henri Bulwer, qu'elle se féliciterait si une compagnie anglaise fondait, à l'est du grand bassin de Port-Saïd, des établissements et des ateliers aussi importants que ceux déjà établis par l'industrie française sur des terrains artificiels, autour de la partie ouest de ce bassin.

Me sera-t-il permis de terminer ces observations confidentielles, en me demandant

de quelle manière un ministre anglais accueillerait les remontrances d'un agent français, au sujet d'une concession qui aurait été faite à des sujets anglais en Orient, comme celle, par exemple, du chemin de fer de l'Euphrate et de tant d'autres entreprises?

Il semble qu'il serait temps que la politique britannique se dégageât de ses vieux préjugés, de sa jalousie et de ses terreurs, lorsqu'il s'agit de la moindre tentative faite par l'initiative française en Orient et ailleurs, et qu'elle tînt plus de compte de la loyauté, de la générosité et de la bienveillance de la politique française.

XLIII

NOTE EN RÉPONSE A LA COMMUNICATION FAITE PAR LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES D'UN PROJET DE CONVENTION PROPOSÉ PAR LA PORTE A LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ.

Paris, 17 octobre 1865.

S. A. le vice-roi d'Egypte s'étant spontanément adressé à l'Empereur pour décider sur les questions pendantes entre le gouvernement égyptien et la Compagnie du canal de Suez, l'Assemblée genérale des Actionnaires autorisa le Président et le Conseil d'administration de la Compagnie à accepter ce suprême arbitrage et à s'en rapporter au jugement de Sa Majesté.

Une décision de l'Empereur, en date du 3 mars 1864, insérée au *Moniteur*, institua, sous la présidence de S. E. M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, une commission spéciale à l'effet de donner à S. M. un avis *sur toutes les questions pendantes entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie.*

Le Président de la Compagnie transmit en conséquence, le 16 mars 1864, à M. Drouyn de Lhuys une note à consulter, votée par le Conseil d'administration dans sa séance du 15, pour être remise à MM. les membres de la Commission impériale.

Cette note se terminait ainsi :

« Il est entendu que la question de l'autorisation de la « Porte, à régler entre le Vice-Roi et le Sultan, sera préa- « lablement, explicitement et définitivement résolue, et

« qu'elle ne servira plus, à l'avenir, de prétexte pour créer « des difficultés à la Compagnie. »

Le 1er avril 1865, un projet de compromis fut officiellement communiqué par M. Thouvenel, Président de la Commission impériale, au Président de la Compagnie.

Le plénipotentiaire de S. A. le vice-roi réclama un sursis pour la signature du compromis, afin que la Porte fût en mesure de proroger le délai qu'elle avait assigné au Vice-Roi, dans le but de régler avec la Compagnie les conditions desquelles elle faisait dépendre son autorisation. Vingt jours après et à la suite de communications qui eurent lieu entre le gouvernement de l'Empereur et l'ambassadeur ottoman à Paris, le plénipotentiaire du Vice-Roi ayant reçu ses pouvoirs définitifs, la Compagnie fut invitée, le 21 avril, à signer le compromis rédigé par la Commission impériale, M. Ferdinand de Lesseps, Président, M. le duc d'Albuféra, vice-président, M. de Chancel, administrateur délégué, et M. Voisin, directeur des travaux du canal, se présentèrent devant la Commission. Après la lecture du projet de compromis, M. le duc d'Albuféra demanda à la Commission si la sentence qui serait rendue, en conséquence du compromis, aurait pour résultat certain l'autorisation officielle du Sultan. M. Thouvenel répondit que cette question ne concernait pas la Commission, mais que, dans la situation faite à la Compagnie, il faudrait manquer de confiance dans la décision de l'Empereur et dans la puissance de la France pour avoir le moindre doute à ce sujet. Cette confiance étant complète chez tous les membres de la Compagnie, le Président signa immédiatement le compromis, au nom du Conseil d'administration dont il avait les pouvoirs.

La sentence impériale, rendue le 6 juillet 1864 et contresignée par le ministre des affaires étrangères, fut publiée, le 1er août, au *Moniteur*.

L'assemblée générale des actionnaires approuva à l'unanimité, dans sa séance du 5 août, *les mesures prises par le Président fondateur et le Conseil, en vertu des pouvoirs spéciaux dont les avait investis l'Assemblée générale extraordinaire du 1er mars, pour la solution des questions soumises au suprême arbitrage de l'Empereur et elle exprima sa respectueuse reconnaissance envers Sa Majesté.*

Le Consul général de France en Égypte fut chargé de communiquer la sentence à S. A. le vice-roi qui, de son côté, y donna son entière adhésion.

L'ambassadeur de l'Empereur à Constantinople fit la même communication à la Porte dont la déclaration se trouve consignée, ainsi qu'il suit, dans le dernier exposé officiel de la situation de l'Empire.

La sentence de Sa Majesté a été portée à la connaissance du gouvernement ottoman qui n'a fait aucune difficulté pour reconnaître que, par cet acte, les diverses conditions, à l'accomplissement desquelles la Turquie avait subordonné sa sanction, se trouvaient remplies.

Le cabinet ottoman proposa alors, comme moyen de formuler son autorisation, de demander à la Compagnie de faire avec le Vice-Roi une convention à laquelle il donnerait son acquiescement et qui reproduirait les termes de la sentence arbitrale.

Le Président de la Compagnie, appelé à rédiger un projet de convention, le soumit, le 31 août 1864, à S. Exc. le Ministre des affaires étrangères à Paris, qui l'approuva et le fit communiquer à la Porte ainsi qu'au Vice-Roi. L'ambassadeur de France à Constantinople et

le Consul général de France à Alexandrie ayant transmis des réponses satisfaisantes au sujet de cette communication, le Président de la Compagnie partit pour l'Égypte. Il rendit compte de ses démarches à M. Drouyn de Lhuys par une lettre en date du 8 novembre. Il annonçait avoir remis au vice-roi le projet de convention basé sur les termes de la sentence arbitrale de l'Empereur, et avoir reçu de Son Altesse un contre-projet émané de Constantinople et qui venait d'être expédié au Caire par la Porte. Le Président écrivait que la Compagnie ne pouvait pas admettre comme base de négociation ce contre-projet qui lui semblait s'écarter complètement de l'esprit et de la lettre de la sentence arbitrale, et il ajoutait :

« En ce qui la concerne, la Compagnie n'a pas besoin, « pour appliquer la sentence, d'une convention spéciale. « Ce n'est pas elle qui a demandé de faire cette conven- « tion, laquelle, dans l'origine, ne devait être que « la reproduction de la sentence. C'est la Porte qui en a « fait la proposition afin, disait-elle, d'être en mesure, « par ce moyen, d'octroyer l'autorisation officielle dont « l'absence avait été exploitée pour causer des difficul- « tés à la Compagnie. »

Or, la sentence impériale a précisément eu pour objet de mettre fin à ces difficultés, en obligeant une compagnie exclusivement commerciale et industrielle à se soumettre aux trois conditions dont l'acceptation était représentée comme donnant toute satisfaction aux réclamations politiques ou gouvernementales, savoir : *Abolition de la corvée ou travail obligatoire. — Rétrocession des terrains. — Rétrocession du canal d'eau douce.*

Le 4 février 1865, le conseil d'administration adressa

à l'Empereur un mémoire établissant l'impossibilité où se trouvait la Compagnie d'adopter le projet de convention émané de Constantinople, et, dans une pétition jointe à ce mémoire et signée par tous les membres du conseil, il disait : « Le conseil d'administration ne voulant « pas renouveler des débats qui ont été heureusemen « clos par l'auguste sentence arbitrale, supplie respec- « tueusement Votre Majesté de faire obtenir purement et « simplement, par l'entremise de son ambassadeur à Cons- « tantinople, le firman d'autorisation du Sultan qui, d'après « les principes du compromis et de la sentence, devait « être la conséqence immédiate du jugement arbitral.

« L'acte d'autorisation ne peut plus, en effet, donner « lieu à des discussions, négociations ou ajourne- « ments, puisque les trois conditions mises à sa déli- « vrance ont été résolues par un jugement sans appel « que toutes les parties avaient accepté à l'avance et « que l'Égypte et la Compagnie exécutent fidèlement. »

A la suite de la démarche du conseil auprès de l'Empereur, Sa Majesté voulut bien faire envoyer, par son ministre des affaires étrangères, à l'ambassadeur de France à Constantinople, l'invitation de réclamer de la Porte l'octroi pur et simple du firman promis.

Le Président de la Compagnie fut autorisé à se rendre lui-même à Constantinople pour donner à l'ambassadeur toutes les informations qui pourraient lui être utiles.

Mais le Divan, tout en protestant de son respect pour la sentence, et en paraissant abandonner les prétentions formulées dans le contre-projet rejeté par la Compagnie, proposa de reprendre la négociation du premier projet.

Le Président de la Compagnie écrivit à l'ambassadeur qu'en ce qui le concernait, il ne comprenait pas d'autre

solution que de demander à la Porte si elle voulait *oui* ou *non* donner purement et simplement le firman d'autorisation promis au vice-roi d'Égypte. Il ajoutait : « Je « ne voudrais pas faire obstacle à votre pensée de reve- « nir au premier projet combiné, sur la demande de la « Porte, avec le ministre des affaires étrangères à Paris, « en septembre dernier, *s'il pouvait être adopté immédia-* « *tement;* mais après les tentatives faites, il y a six mois, « à la suite de ce projet, pour mettre dans l'embarras « la Compagnie, vous jugerez si le meilleur moyen « d'exécution de la sentence impériale, en ce qui con- « cerne le Sultan, n'est pas l'octroi du firman, confor- « mément aux dernières instructions de M. Drouyn de « Lhuys. »

Les négociations furent reprises sur les bases du premier projet; l'ambassadeur de France rédigea lui-même un projet qui reçut l'approbation du Président de la Compagnie de Suez.

Mais au lieu de terminer immédiatement, sur les seules bases acceptables, la Porte, qui n'avait d'autre but que de gagner du temps, fit intervenir, à Paris, la diplomatie étrangère ; elle provoqua des démarches qui paralysèrent l'action de l'ambassadeur de France à Constantinople.

Sans entrer dans d'autres détails, il nous suffira de protester contre le nouveau projet de Constantinople qui nous est communiqué aujourd'hui.

La sentence arbitrale est un acte souverain, sans appel, irrévocable, acquis aux parties et n'appartenant même plus au juge qui l'a rendue, comme l'a très bien défini M. le marquis de Moustier dans une note adressée, le 9 mars 1865, au ministre des affaires étrangères de la Porte.

Le Président de la Compagnie et le conseil d'administration n'ont reçu de l'assemblée générale des actionnaires d'autre mandat que celui d'exécuter et de faire exécuter cette sentence : ils outrepasseraient donc leurs pouvoirs et compromettraient gravement leur responsabilité si, dans une convention nouvelle, ils laissaient introduire des stipulations contraires à la sentence impériale et aux statuts en vertu desquels la Compagnie financière a été constituée.

C'est par ces motifs que nous avons dû rejeter une première rédaction qui était proposée par la Turquie, en démontrant qu'elle était une violation de la sentence.

Le projet rédigé par M. le marquis de Moustier avait semblé répondre aux désirs de la Porte en même temps qu'il ne blessait pas nos droits. Pourquoi n'a-t-il pas été adopté et comment se fait-il qu'on nous offre, huit mois après, une dernière rédaction turque que nous sommes obligés de repousser par les mêmes motifs qui nous ont fait écarter la première ?

La nouvelle convention n'a pas seulement la prétention de commenter, d'interpréter la sentence ; elle la change dans certaines de ses parties ; elle supprime d'un côté et elle ajoute de l'autre.

Il serait trop long de mentionner ici les objections de détail que nous avons signalées verbalement ; nous nous bornerons à indiquer les vices radicaux qui la rendent incompatible avec la sentence.

1° Le projet nouveau (art. III) considère comme non avenue la déclaration de la sentence qui détermine d'une manière précise la quantité de terrains que l'arbitrage sans appel a réservés à la Compagnie. Il soumet la revision de cette question à une commission de quatre

membres. En d'autres termes, il appelle du jugement suprême de l'Empereur à la revision de quatre commissaires. Le texte est formel : « La Commission aura « pour mandat, après avoir examiné les lieux, de déter- « miner la quantité de terrains nécessaires aux objets « indiqués plus haut », c'est-à-dire à l'exploitation et au service du Canal.

2° Ce même article III ajoute et déroge à la sentence en mettant la Compagnie hors du droit commun; il lui interdit toute acquisition de propriété particulière sous une forme quelconque, en dehors du périmètre du Canal.

3° La convention nouvelle, dans son article VII, prend un caractère encore plus tranché.

Elle place tout simplement, pour le présent et pour l'avenir, le sort, les intérêts, l'existence de la Compagnie à la merci, sous l'arbitraire de tous les gouvernements égyptiens qui se succéderont. Il suffit, pour s'en convaincre, de lire les paragraphes 2 et 3 ainsi conçus : « Les différends, en Egypte, entre la Compagnie et les « particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, « seront jugés par les tribunaux d'Égypte et selon les « lois du pays.

« Les contestations qui viendraient à surgir entre le « gouvernement égyptien et la Compagnie, seront sou- « mises également aux tribunaux locaux et résolues sui- « vant les lois du pays. »

Il n'est pas nécessaire de faire ressortir la portée de ces deux paragraphes pour tous ceux qui ont la moindre notion de la justice orientale.

De même que, par l'article III, on met la Compagnie hors du droit commun en matière de propriété, par l'ar-

ticle VII, on veut la mettre hors des traités internationaux en matière de garanties juridiques et commerciales, et, ce qui n'est pas moins grave, dans le cas spécial, on annule les *statuts* qui ont défini pour la Compagnie financière les conditions de juridiction, conditions sans lesquelles les capitaux européens ne seraient point arrivés.

L'article VII, en un mot, fait tout simplement de la Compagnie universelle de Suez un fellah égyptien, taillable et corvéable à la volonté de tout pacha ou vice-roi.

4° Après avoir placé la Compagnie hors du droit commun, le nouveau projet de convention a soin d'enlever aussi à tous les employés de la Compagnie le bénéfice de leur nationalité. Ils seront livrés à la police et aux tribunaux égyptiens, livrés sans défense à l'arbitraire turc, enlevés à la juridiction de leurs consuls. Cette disposition suffirait à elle seule pour rendre le Canal de Suez impossible; car il n'est pas un Européen qui voulût, à ces conditions, aller habiter l'Égypte ou toute autre partie de l'empire ottoman.

Est-il besoin de dire qu'une telle prescription, constituant l'abandon de la juridiction française pour tous les ingénieurs, employés et ouvriers français, ne se rencontre, ni de loin, ni de près, dans la sentence de l'Empereur des Français ?

Nous en avons assez dit pour faire apprécier l'esprit de la convention nouvelle.

Si nous voulions descendre dans l'examen écrit de divers articles de cet acte, il ne nous serait pas difficile de montrer dans presque tous ce même esprit hostile à la sentence, essayant de la tourner et de la fausser lorsqu'il ne peut pas la supprimer. Cependant cet état de choses peut-il toujours durer ?

Le Gouvernement français passera-t-il son temps à discuter sans cesse sur des textes qui, différents par la forme, auront toujours la même tendance par le fond? Ne faut-il pas mettre un terme à des subterfuges et à des pièges pouvant amoindrir la légitime influence de la France?

En ce qui la concerne, la Compagnie ne peut rien accepter que la sentence sans commentaires, sans interprétations, sans restrictions. La sentence est ce qu'elle est. Toute convention doit la reproduire telle qu'elle est; si l'on persiste à négocier encore au lieu d'exiger purement et simplement, le firman sera toujours promis et toujours attendu.

Ne l'oublions point, la convention n'avait primitivement d'autre objet que de faire homologuer la sentence par la Turquie, question de forme.

La sentence est devenue le titre essentiel, la garantie, la sécurité de la Compagnie. Toute modification, toute altération de la sentence serait la modification ou l'altération des droits de la Compagnie.

La dernière assemblée générale des actionnaires a exprimé son étonnement de voir que, depuis plus d'un an, le firman de la Porte n'ait pas encore été obtenu par le Gouvernement de l'Empereur.

Le Président, interpellé à ce sujet, s'est tenu sur la réserve. Il a engagé les membres de l'assemblée à attendre avec confiance le résultat des *négociations* politiques auxquelles une compagnie exclusivement commerciale et industrielle devait rester étrangère.

Mais il sera impossible, à la prochaine assemblée, de se renfermer, comme on l'a fait cette fois, dans des généralités.

Personne ne comprendra que le gouvernement turc puisse, depuis si longtemps, tenir en échec un acte souverain de l'Empereur des Français, sur lequel sont fondés les droits de quarante mille actionnaires.

XLIV

A S. M. NAPOLÉON III, EMPEREUR DES FRANÇAIS.

Le conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal du Suez avait adressé, le 4 février 1865, une pétition à Votre Majesté pour solliciter l'exécution de la sentence arbitrale rendue, le 6 juillet 1864, sur la demande du Vice-Roi d'Égypte, préalablement autorisé par la Porte à terminer à l'amiable les différends existant entre le gouvernement égyptien et la Compagnie.

Votre Majesté daigna faire expédier les ordres nécessaires pour que son ambassadeur à Constantinople réclamât du Divan l'acte officiel d'autorisation de nos travaux. Cet acte devait être la conséquence immédiate de l'arbitrage et de l'acquiescement diplomatique donné par le cabinet ottoman à la sentence impériale qui, suivant ses propres expressions, *avait rempli les diverses conditions à l'accomplissement desquelles la Turquie avait subordonné sa sanction.*

Mais le Divan a réussi jusqu'à ce moment à traîner les négociations en longueur et à amener une situation qui pourrait devenir fâcheuse pour les intérêts de la Compagnie.

La note ci-jointe remise au ministre des affaires étrangères à Paris, en réponse à une communication d'un quatrième projet de convention proposé par la Porte à la Compagnie, expose fidèlement les faits qui se sont produits depuis que Votre Majesté a prononcé une sentence sans appel, que les lois de la jurisprudence ne per-

mettent pas au juge lui-même de modifier sans le consentement des parties ; cette note se termine ainsi :

« En ce qui la concerne, la Compagnie ne peut rien accepter que la sentence sans commentaires, sans interprétations, sans restrictions. La sentence est ce qu'elle est. Toute convention doit la reproduire telle qu'elle est ; si l'on persiste à négocier encore au lieu d'exiger purement et simplement, le firman sera toujours promis et toujours attendu.

« Ne l'oublions pas, la convention n'avait primitivement pour objet que de faire homologuer la sentence par la Turquie, question de forme.

« La sentence est devenue le titre essentiel, la garantie, la sécurité de la Compagnie. Toute modification, toute altération de la sentence serait la modification ou l'altération des droits de la Compagnie.

« La dernière assemblée générale des actionnaires a exprimé son étonnement de voir que, depuis plus d'un an, le firman de la Porte n'ait pas encore été obtenu par le Gouvernement de l'Empereur. Le Président, interpellé à ce sujet, s'est tenu sur la réserve. Il a engagé les membres de l'assemblée à attendre avec confiance le résultat des négociations politiques auxquelles une compagnie exclusivement commerciale et industrielle devait rester étrangère.

« Mais il sera impossible à la prochaine assemblée de se renfermer, comme on l'a fait cette fois, dans des généralités. Personne ne comprendra que le gouvernement turc puisse, depuis si longtemps, tenir en échec un acte souverain de l'Empereur des Français, sur lequel sont fondés les droits de 40,000 actionnaires. »

La conclusion de la présente requête du conseil

d'administration est de supplier Votre Majesté de renouveler les ordres pour exiger du gouvernement turc l'exécution pure et simple de la sentence impériale, c'est-à-dire l'octroi du firman promis.

La Compagnie de Suez sera ensuite parfaitement disposée à conclure avec le Vice-Roi d'Égypte, d'accord avec la Porte et sous l'inspiration du Gouvernement de Votre Majesté, une convention basée sur les principes et les termes de l'arbitrage, et à concourir à la nomination ainsi qu'aux opérations d'une commission de délimitation des terrains, conformément au tableau de la sentence.

Après le firman, cette convention sera facilement négociable, parce qu'elle n'aura pas pour but, comme aujourd'hui, de la part de la Porte et de l'Égypte soutenues ou poussées par la politique anglaise, de nous faire payer le firman par l'abandon de nos droits et la modification d'une sentence souveraine dont les communications turques se gardent bien de prononcer le nom ou de rappeler le souvenir.

XLV

A M. DROUYN DE LHUYS,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Paris, le 23 octobre 1865.

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence, au nom du conseil d'administration de la Compagnie de Suez, la copie d'une pétition remise hier à l'Empereur. Le conseil m'a chargé de remercier Votre Excellence de l'intérêt qu'elle a toujours personnellement témoigné à notre entreprise. Nous espérons qu'elle voudra bien appuyer notre demande auprès de Sa Majesté et qu'elle achèvera ainsi l'œuvre, si bien commencée par son département, de délivrer la Compagnie de la seule difficulté qui, sans arrêter la marche de ses travaux, serait cependant de nature à lui susciter dans l'avenir de graves difficultés.

Votre Excellence sait que la dernière assemblée générale s'est montrée unanimement désireuse de voir la sentence de l'Empereur exécutée, en ce qui concerne l'octroi du firman de Constantinople, et que le Président n'a réussi à calmer l'inquiétude des actionnaires qu'en les engageant à avoir confiance dans le résultat des négociations du Gouvernement de l'Empereur.

XLVI

M. DROUYN DE LHUYS,
MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,
A M. FERDINAND DE LESSEPS.

Paris, le 6 novembre 1865.

Monsieur le Président,

Il a été convenu, comme vous savez, entre le Gouvernement de l'Empereur et celui du Sultan, qu'en exécution de la sentence arbitrale prononcée, sur la demande du Vice-Roi d'Égypte, par Sa Majesté, une commission de quatre membres serait désignée pour établir les limites des territoires devant rester à la Compagnie.

Les quatre membres de cette commission, qui, en cas de désaccord dans leurs opérations, désigneront un cinquième membre chargé de les départager, doivent être nommés par la Turquie, l'Égypte, le Gouvernement de l'Empereur et la Compagnie.

Je vous invite à faire désigner par votre conseil d'administration la personne qui, dans cette commission, représentera la Compagnie, et à la munir de vos instructions.

XLVII

RÉPONSE DE M. DE LESSEPS.

Paris, le 7 novembre 1865.

Monsieur le Ministre,

J'ai communiqué aujourd'hui au conseil d'administration du Canal de Suez la dépêche que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser hier.

Le conseil, répondant à l'invitation qui lui a été faite, a désigné M. le vice-amiral Jaurès pour représenter la Compagnie dans la commission dont la nomination a été convenue entre le Gouvernement de l'Empereur et celui du Sultan.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien demander à S. Exc. M. le Ministre de la marine et des colonies d'autoriser M. le vice-amiral Jaurès à faire partie de la Commission chargée de délimiter les terrains de l'isthme de Suez entre la Compagnie et le gouvernement égyptien.

XLVIII

A M. VOISIN,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX, A ISMAÏLIA.

Ismaïlia, le 24 décembre 1865.

Plusieurs agents des travaux m'ont écrit ou m'ont dit, dans ma dernière tournée, qu'ils avaient reçu par la poste, sans être abonnés, et dans un but inconnu, deux numéros d'un journal parisien intitulé les *Travaux publics*, en date du 19 octobre et du 19 novembre. Une centaine de ces numéros portant sur les bandes les noms et les titres des principaux chefs et employés, avec le timbre de la poste de Paris, ont été en effet distribués par notre propre service postal à Ismaïlia, à Port-Saïd et dans les autres chantiers.

Des destinataires ont exprimé le désir de répondre individuellement à ce journal. Veuillez dire à MM. les entrepreneurs que mon opinion est de ne faire aucune réponse aux articles qui leur ont été envoyés.

Si le *Journal des Travaux publics* s'était borné à entamer une polémique loyale, la Compagnie n'aurait pas manqué de redresser elle-même des erreurs ou de donner des explications sur des faits inexactement présentés.

Mais, dans cette circonstance, son conseil judiciaire a pensé que les attaques dirigées contre elle étaient provoquées par l'intention de nuire à ses intérêts.

En conséquence, elle a cité devant les tribunaux les

auteurs des articles en question. Il me paraît évident que si la justice n'a pas encore prononcé à cette heure, la distribution dans l'Isthme des articles signalés sera une charge nouvelle contre les écrivains dont le projet a dû être d'apporter le découragement parmi les travailleurs européens et leurs chefs, en jetant des doutes sur la situation financière de la Compagnie qu'ils menacent d'une ruine prochaine.

Si leur but n'a pas été atteint, leur action n'en est pas moins coupable.

Les agents de la Compagnie et des entrepreneurs, à tous les degrés, ont profité de l'occasion pour manifester leurs sentiments de confiance et de dévouement envers l'administration supérieure et envers leurs chefs directs, dont les efforts et l'habileté couronnés de succès sont appréciés hautement par les hommes impartiaux et intelligents qui viennent tous les jours visiter l'Isthme.

Je vous prie de faire connaître au personnel de l'Isthme que je suis fier de l'appeler, avec les plus éminents visiteurs de nos travaux, un personnel d'élite. J'ai éprouvé la plus grande satisfaction, après une absence de trois mois, en constatant les progrès accomplis, la reprise énergique du travail, l'activité déployée dans tous les chantiers depuis Port-Saïd jusqu'à Suez, l'ordre avec lequel tous les services fonctionnent, la foi vive qui anime toujours nos persévérants collaborateurs, en dénombrant enfin les dix mille travailleurs européens et les douze mille chevaux de vapeur qui se mettent en ligne pour gagner la dernière bataille.

Ma satisfaction est aujourd'hui d'autant plus complète que, tout en reconnaissant que je puis encore être utile à notre entreprise, à la tête de laquelle je suis résolu de

rester, malgré le vœu de nos adversaires, j'ai la conviction que la réussite de l'œuvre dont nous avons l'honneur d'être les serviteurs, est assurée désormais, en dehors de toute personnalité.

XLIX

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Caire, le 30 janvier 1866.

Je m'empresse de vous envoyer la convention qui vient d'être signée entre le gouvernement égyptien et la Compagnie. Nos collègues en apprécieront, comme nous, toute l'importance. Elle satisfait complètement les deux intérêts en présence. On peut dire aujourd'hui que nous allons marcher avec le Vice-Roi dans l'harmonie la plus complète, et que le succès financier de notre œuvre est assuré.

Le résultat obtenu est dû, pour la plus grande partie, à l'intervention officieuse, réclamée par le Vice-Roi, de mon vieil ami M. Ruyssenaers, qui nous a donné, dans cette circonstance, une nouvelle preuve de son dévouement et a rendu aux deux parties un grand service. Gérardin vous enverra la copie de deux notes remises par lui au Vice-Roi, et qui ont successivement mené à bonne fin la négociation.

L

CONVENTION DU 30 JANVIER 1866.

Entre S. Exc. Nubar-Pacha, ministre des affaires étrangères, agissant au nom et en délégation de S. A. le Vice-Roi d'Égypte, d'une part;

Et M. Ferdinand de Lesseps, Président-Fondateur de la Compagnie de Suez, agissant au nom et en délégation du Conseil d'administration de ladite Compagnie, d'autre part;

A été convenu ce qui suit :

Article premier.— Le gouvernement égyptien occupera, dans le périmètre des terrains réservés comme dépendances du canal maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays ; cette occupation ne devra pas faire obstacle à la navigation et respectera les servitudes attachées aux francs-bords du canal.

Art. 2. — Le gouvernement égyptien, sous les mêmes réserves, pourra également occuper, pour ses services administratifs (postes, douanes, casernes, etc.), tout emplacement disponible qu'il jugera convenable, en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie.

Le gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie, les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer.

Art. 3. — Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement et en se soumettant aux règlements administratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir soit le long du canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours; réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage, ces derniers devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

Ces établissements ne pourront du reste avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation, et à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création ou l'appropriation desdits emplacements.

Art. 4. — Le gouvernement égyptien prendra possession du canal d'eau douce, des travaux d'art et des terrains qui en dépendent, aussitôt que la Compagnie se croira en mesure de livrer ledit canal dans les conditions antérieurement stipulées.

Cette livraison, qui impliquera réception de la part du gouvernement égyptien, sera opérée contradictoirement entre les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie et constatée dans un procès-verbal relatant en détail les points par lesquels l'état du canal s'écartera des conditions qu'il devait réaliser.

Le gouvernement égyptien demeurera, à partir de ce moment, chargé de l'entretien dudit canal, soit :

1° De faire, dans le délai possible, toutes plantations, cultures et travaux de défense nécessaires pour empêcher la dégradation des berges et l'envahissement des sables ;

2° D'assurer, en toutes saisons, la navigation, en maintenant dans le canal un tirant d'eau de 2m50 dans les hautes eaux du Nil, de 2m dans la saison des eaux moyennes et de 1m au minimum dans les basses eaux ;

3° De fournir, en outre, à la Compagnie un volume de soixante-dix mille mètres cubes d'eau par jour pour l'alimentation des populations établies sur le parcours du canal, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien du canal et à celles des établissements industriels nécessaires à son exploitation, à l'irrigation des semis et plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les dépendances du canal, enfin, l'approvisionnement des navires qui passeront par ledit canal ;

4° De faire enfin tous curages et travaux nécessaires pour entretenir le canal d'eau douce et ses ouvrages d'art en parfait état.

Le gouvernement égyptien sera, de ce chef, substitué à la Compagnie en toutes les charges et obligations qui résulteraient pour elle d'un entretien insuffisant, étant tenu compte de l'état dans lequel le canal aura été livré et du délai nécessaire aux travaux que cet état aura pu exiger.

Art. 5. — Aussitôt après la livraison du canal, le gouvernement égyptien en aura la jouissance et disposera de la faculté d'y établir des prises d'eau; la Compagnie, de son côté, aura, pendant la durée des travaux de construction du canal maritime et au besoin jusqu'à la fin de 1869, la faculté d'établir sur le canal d'eau douce des services de remorqueurs à hélice ou de toueurs pour les besoins de ses transports et de ceux de ses entrepreneurs, et l'exploitation exclusive du transit des marchandises de Port-Saïd à Suez, et *vice versa.*

Après 1869, la Compagnie rentrera dans le droit commun pour l'usage du canal d'eau douce aux conditions antérieurement convenues.

Les bâtiments construits par la Compagnie pour ses services sur le parcours du canal d'eau douce de Zagazig à Suez seront cédés au gouvernement égyptien au prix de revient. Ceux de ces bâtiments et dépendances qui seront nécessaires à la Compagnie pendant la période ci-dessus indiquée lui seront loués par le gouvernement au taux de cinq pour cent l'an du capital remboursé. .

Art. 6. — La Compagnie vend au gouvernement égyptien la propriété du Ouady telle qu'elle existe actuellement, avec ses bâtiments et dépendances, au prix de dix millions de francs.

Art. 7. — Si le canal d'eau douce est remis par la Compagnie au gouvernement égyptien dans le courant de la présente année, les sommes dues par le gouvernement égyptien, tant de ce chef, que pour l'acquisition du domaine du Ouady, ensemble vingt millions de francs, seront payées à la Compagnie à dater du 1er juillet jusqu'au 1er décembre 1866, en six payements égaux et mensuels de 3,333,333 fr. 33 c. opérés le 1er de chaque mois.

Au cas où l'appel de fonds restant à faire sur les actions serait rendu exigible par la Compagnie dans le courant de la présente année, le montant des sommes dues de ce chef

par le gouvernement égyptien, soit environ et sauf compte à faire 17,500,000 francs, sera payé à la Compagnie à dater du 1er janvier jusqu'au 1er décembre 1867, en douze payements égaux et mensuels de 1,458,333 fr. environ opérés le 1er de chaque mois.

Les sommes formant le solde de l'indemnité consentie par le gouvernement égyptien en faveur de la Compagnie, exigibles postérieurement au 1er novembre 1866, soit ensemble cinquante-sept millions sept cent cinquante mille francs, seront payées à la Compagnie à dater du 1er janvier 1867 jusqu'au 1er décembre 1869, en trente-six payements égaux et mensuels de 1,604,166 francs opérés le 1er de chaque mois.

Tous les payements seront faits à la Compagnie en francs effectifs.

Fait en double expédition, au Caire, le 30 janvier 1866.

Signé : FERD. DE LESSEPS.
NUBAR-PACHA.

LI

CONVENTION DU 22 FÉVRIER 1866.

Entre S. A. Ismaïl-Pacha, vice-roi d'Égypte, d'une part;

Et la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, représentée par M. Ferdinand de Lesseps, son Président-Fondateur, autorisé à cet effet par les assemblées générales des actionnaires des 1er mars et 6 août 1864 et par décision spéciale du conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du 13 septembre 1864, d'autre part;

A été exposé et stipulé ce qui suit :

Un premier acte de concession provisoire, en date du 30 novembre 1854, a autorisé M. de Lesseps à former une compagnie financière pour l'exécution du canal maritime de Suez.

Un second acte de concession, en date du 5 janvier 1856, a déterminé le cahier des charges pour procéder à la formation de la Compagnie financière chargée d'exécuter les travaux du canal, et a donné l'autorisation d'exécuter les travaux du percement de l'isthme, dès que la ratification de la Sublime Porte serait obtenue. A cet acte étaient annexés les statuts de la Compagnie universelle, revêtus de l'approbation du Vice-Roi.

Un décret-règlement, en date du 20 juillet 1856, a déterminé l'emploi des ouvriers fellahs aux travaux du canal de Suez.

Une convention intervenue entre le Vice-Roi et la Compagnie, le 18 mars 1863, a rétrocédé au gouvernement égyptien la première section du canal d'eau douce, entre le Caire et le Ouady.

Une autre convention, datée du 20 mars 1863, a réglé la participation financière du gouvernement égyptien dans l'entreprise.

Enfin, une dernière convention, en date du 30 janvier 1866, a réglé :

1° L'usage des terrains réservés à la Compagnie comme dépendances du canal maritime;

2° La cession du canal d'eau douce, des terrains, ouvrages d'art et constructions en dépendant, et la reprise par le gouvernement de l'entretien dudit canal;

3° La vente du domaine du Ouady, au prix de dix millions de francs;

4° Les échéances des termes fixés pour le payement des sommes dues à la Compagnie.

La Sublime Porte, sollicitée, conformément à l'acte de concession du 5 janvier 1856, de donner sa ratification à la concession de l'entreprise du canal, a formulé, par une note en date du 6 avril 1863, les conditions auxquelles cette ratification était subordonnée.

Pour donner pleine satisfaction à cet égard à la Sublime Porte, il s'est établi entre le Vice-Roi et la Compagnie une entente qu'ils ont consacrée et formulée dans la convention dont les clauses et stipulations suivent :

Article premier. — Est et demeure abrogé, dans son entier, le règlement, en date du 20 juillet 1856, relatif à l'emploi des fellahs aux travaux du canal de Suez.

Est, en conséquence, déclarée nulle et caduque la disposition de l'article 2 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, ainsi conçue : « Dans tous les cas, les quatre cinquièmes au moins des ouvriers employés aux travaux seront Égyptiens. »

Le gouvernement égyptien payera à la Compagnie, à titre d'indemnité et en raison de l'annulation du règlement du 20 juillet 1856 et des avantages qu'il comportait, une somme de 38,000,000 de francs.

La Compagnie se procurera désormais, suivant le droit commun, sans privilèges comme sans entraves, les ouvriers nécessaires aux travaux de l'entreprise.

Art. 2. — La Compagnie renonce au bénéfice des articles 7 et 8 de l'acte de concession du 30 novembre 1854 et des articles 10, 11 et 12 de celui du 5 janvier 1856.

L'étendue des terrains susceptibles d'irrigation concédés à la Compagnie par ces mêmes actes de 1854 et 1856 et rétrocédés au gouvernement, a été reconnue et fixée d'un commun

accord à 63,000 hectares, sur lesquels doivent être déduits 3,000 hectares qui font partie des emplacements affectés aux besoins du canal maritime.

Art. 3. — Les articles 7 et 8 de l'acte de concession de 1854 et les articles 10, 11 et 12 de celui de 1856 demeurant abrogés, comme il est dit dans l'article 2, l'indemnité due à la Compagnie par le gouvernement égyptien, par suite de la rétrocession des terrains, s'élève à la somme de 30 millions de francs, le prix de l'hectare étant fixé à 500 francs.

Art. 4. — Considérant qu'il est nécessaire de déterminer, pour le canal maritime, l'étendue des terrains qu'exigent son établissement et son exploitation, dans des conditions propres à assurer la prospérité de l'entreprise; que cette étendue ne doit pas être restreinte à l'espace qui sera matériellement occupé par le canal même, par ses francs-bords et par les chemins de halage; considérant que pour donner aux besoins de l'exploitation une entière et complète satisfaction, il faut que la Compagnie puisse établir, à proximité du canal maritime, des dépôts, des magasins, des ateliers, des ports dans les lieux où leur utilité sera reconnue, et enfin des habitations convenables pour les gardiens, surveillants, les ouvriers chargés des travaux d'entretien et pour tous les préposés de l'administration; qu'il est, en outre, convenable d'accorder, comme accessoires des habitations, des terrains qui puissent être cultivés en jardins et fournir quelques approvisionnements dans des lieux privés de toute ressource de ce genre; qu'enfin il est indispensable que la Compagnie puisse disposer de terrains suffisants pour y faire les plantations et les travaux destinés à protéger le canal maritime contre l'invasion des sables et assurer sa conservation; mais qu'il ne doit rien être alloué au delà de ce qui est nécessaire pour pourvoir amplement aux divers services qui viennent d'être indiqués; que la Compagnie ne peut avoir la prétention d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de terrains, soit pour les livrer à la culture, soit pour y élever des constructions, soit pour les céder lorsque la population aura augmenté;

Les deux parties intéressées, se renfermant dans ces limites

pour déterminer, sur tout le parcours du canal maritime, le périmètre des terrains dont la jouissance, pendant la durée de la concession, est nécessaire à l'établissement, à l'exploitation et à la conservation de ce canal;

Sont, d'un commun accord, convenues que la quantité de terrains nécessaires à l'établissement, l'exploitation et la conservation dudit canal, est fixée, conformément aux plans et tableaux dressés, arrêtés, signés et annexés à cet effet aux présentes.

Art. 5. — La Compagnie rétrocède au gouvernement égyptien la seconde partie du canal d'eau douce, située entre le Ouady, Ismaïlia et Suez, ainsi qu'elle lui avait déjà rétrocédé la première partie du canal située entre le Caire et le domaine du Ouady, par la convention du 18 mars 1863.

La rétrocession de cette seconde partie du canal d'eau douce est faite dans les termes et sous les conditions qui suivent :

1° La Compagnie est tenue de terminer les travaux restant à faire pour mettre le canal du Ouady, se dirigeant vers Ismaïlia et Suez, dans les dimensions convenues et en état de réception.

2° Le gouvernement égyptien prendra possession du canal d'eau douce, des travaux d'art et des terrains qui en dépendent, aussitôt que la Compagnie se croira en mesure de livrer ledit canal dans les conditions ci-dessus indiquées. Cette livraison, qui impliquera réception de la part du gouvernement égyptien, sera opérée contradictoirement entre les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie, et constatée dans un procès-verbal relatant en détail les points par lesquels l'état du canal s'écartera des conditions qu'il devait réaliser;

3° Le gouvernement égyptien demeurera, à partir de la livraison, chargé de l'entretien dudit canal, soit :

I. — De faire, dans le délai possible, toutes plantations, cultures et travaux de défense nécessaires pour empêcher la dégradation des berges et l'envahissement des sables, et de maintenir l'alimentation du canal par celui de Zagazig, jusqu'à ce que cette alimentation soit assurée directement par la prise d'eau du Caire;

II. — D'exécuter les travaux de la partie qui lui a été rétrocédée par la convention du 18 mars 1863 et de mettre cette

première section en communication avec la seconde, au point de jonction du Ouady;

III. — D'assurer en toute saison la navigation, en maintenant dans le canal une hauteur d'eau de 2 mètres 50 centimètres dans les hautes eaux du Nil, de 2 mètres à l'étiage moyen, et de 1 mètre, au minimum, au plus bas étiage;

IV. — De fournir, en outre, à la Compagnie, un volume de 70,000 mètres cubes d'eau par jour pour l'alimentation des populations établies sur le parcours du canal maritime, l'arrosage des jardins, le fonctionnement des machines destinées à l'entretien du canal maritime et de celles des établissements industriels se rattachant à son exploitation; l'irrigation des semis et des plantations pratiqués sur les dunes et autres terrains non naturellement irrigables compris dans les dépendances du canal maritime, enfin l'approvisionnement des navires qui passent par ledit canal;

V. — De faire tous curages et travaux nécessaires pour entretenir le canal d'eau douce et ses ouvrages d'art en parfait état. Le gouvernement égyptien sera de ce chef substitué à la Compagnie en toutes les charges et obligations qui résulteraient pour elle d'un entretien insuffisant, étant tenu compte de l'état dans lequel le canal aura été livré, et du délai nécessaire aux travaux que cet état aura pu exiger.

Art. 6. — La Compagnie aura la servitude de passage sur les terrains que devront traverser les rigoles et conduites d'eau nécessaires au prélèvement des 70,000 mètres cubes d'eau dont il s'agit ci-dessus.

Art. 7. — Aussitôt après la livraison du canal d'eau douce, le gouvernement égyptien en aura la jouissance et disposera de la faculté d'y établir des prises d'eau; la Compagnie, de son côté, aura pendant la durée des travaux de construction du canal maritime et, au besoin, jusqu'à la fin de 1869, la faculté d'établir sur le canal d'eau douce des services de remorqueurs à hélice ou de toueurs pour les besoins de ses transports ou de ceux de ses entrepreneurs, et l'exploitation exclusive du transit des marchandises de Port-Saïd à Suez, et *vice versa*.

Après 1869, la Compagnie rentrera dans le droit commun

pour l'usage du canal d'eau douce; elle n'aura plus sur ce canal que la jouissance appartenant aux Égyptiens, sans toutefois que jamais ses barques et bâtiments puissent être soumis à aucun droit de navigation.

L'alimentation d'eau douce en ligne directe à Port-Saïd sera toujours amenée par les moyens que la Compagnie jugera convenable d'employer à ses frais.

La Compagnie cesse d'avoir le droit de cession de prise d'eau, de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou stationnement à elle accordé sur le canal d'eau douce par les articles 8 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856.

Les bâtiments construits par la Compagnie pour ses services, sur le parcours du canal d'eau douce de Zagazig à Suez, sont cédés au gouvernement égyptien au prix de revient; ceux de ces bâtiments et dépendances qui seront nécessaires à la Compagnie pendant la période ci-dessus indiquée lui seront loués par le gouvernement au taux de 5 pour 100 l'an du capital remboursé.

Le canal d'eau douce ayant été ainsi complètement rétrocédé au gouvernement égyptien, son entretien étant à la charge dudit gouvernement, il pourra établir sur ledit canal et ses dépendances tels ouvrages fixes ou mobiles qu'il jugera convenables; d'un autre côté, il devient inutile de déterminer, ainsi qu'on l'a fait pour le canal maritime, aucune étendue de terrain pour son entretien et pour sa conservation.

Art. 8. — L'indemnité totale due à la Compagnie, s'élevant à la somme de 84,000,000 de francs, lui sera payée par le gouvernement égyptien, ensemble avec le restant du montant des actions du gouvernement, au cas où la Compagnie ferait un appel de fonds la présente année, et les 10,000,000 de francs, prix de la vente du Ouady, de la manière indiquée au tableau dressé à cet effet, signé et annexé aux présentes.

Art. 9. — Le canal maritime et toutes ses dépendances restent soumis à la police égyptienne, qui s'exercera librement comme sur tout autre point du territoire, de façon à assurer le bon ordre, la sécurité publique et l'exécution des lois et règlements du pays.

Le gouvernement égyptien jouira de la servitude de passage

à travers le canal maritime sur les points qu'il jugera nécessaires, tant pour ses propres communications que pour la libre circulation du commerce et du public, sans que la Compagnie puisse percevoir aucun droit de péage ou autre redevance sous quelque prétexte que ce soit.

Art. 10. — Le gouvernement égyptien occupera, dans le périmètre des terrains réservés comme dépendances du canal maritime, toute position ou tout point stratégique qu'il jugera nécessaire à la défense du pays. Cette occupation ne devra pas faire obstacle à la navigation et respectera les servitudes attachées aux francs-bords du canal.

Art. 11. — Le gouvernement égyptien, sous les mêmes réserves, pourra occuper pour ses services administratifs (poste, douane, caserne, etc.), tout emplacement disponible qu'il jugera convenable, en tenant compte des nécessités de l'exploitation des services de la Compagnie; dans ce cas, le gouvernement remboursera, quand il y aura lieu, à la Compagnie les sommes que celle-ci aura dépensées pour créer ou approprier les terrains dont il voudra disposer.

Art. 12. — Dans l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de la prospère exploitation du canal, tout particulier aura la faculté, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement et en se soumettant aux règlements administratifs ou municipaux de l'autorité locale, ainsi qu'aux lois, usages et impôts du pays, de s'établir, soit le long du canal maritime, soit dans les villes élevées sur son parcours, réserve faite des francs-bords, berges et chemins de halage; ces derniers devant rester ouverts à la libre circulation, sous l'empire des règlements qui en détermineront l'usage.

Ces établissements, du reste, ne pourront avoir lieu que sur les emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtront n'être pas nécessaires aux services de l'exploitation, et à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées par elle pour la création e l'appropriation desdits emplacements.

Art. 13. — Il est entendu que l'établissement des services de douane ne devra porter aucune atteinte aux franchises douanières dont doit jouir le transit général s'effectuant à tra-

vers le canal par les bâtiments de toutes les nations, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personne ou de nationalité.

Art. 14. — Le gouvernement égyptien, pour assurer la fidèle exécution des conventions mutuelles entre lui et la Compagnie, aura le droit d'entretenir à ses frais, auprès de la Compagnie et sur le lieu des travaux, un commissaire spécial.

Art. 15. —Il est déclaré, à titre d'interprétation, qu'à l'expiration des quatre-vingt-dix-neuf ans de la concession du canal de Suez et à défaut de nouvelle entente entre le gouvernement égyptien et la Compagnie, la concession prendra fin de plein droit.

Art. 16. — La Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, étant égyptienne, est régie par les lois et usages du pays; toutefois, en ce qui regarde sa constitution comme société et les rapports des associés entre eux, elle est, par une convention spéciale, réglée par les lois qui, en France, régissent les sociétés anonymes. Il est convenu que toutes les contestations de ce chef seront jugées en France par des arbitres, avec appel comme surarbitre à la Cour impériale de Paris.

Les différends, en Égypte, entre la Compagnie et les particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les formes consacrées par les lois et usages du pays et les traités.

Les contestations qui viendraient à surgir entre le gouvernement égyptien et la Compagnie seront également soumises aux tribunaux locaux et résolues suivant les lois du pays.

Les préposés, ouvriers et autres personnes appartenant à l'administration de la Compagnie, seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les lois locales et les traités, pour tous délits et contestations dans lesquels les parties ou l'une d'elles seraient indigènes.

Si toutes les parties sont étrangères, il sera procédé entre elles conformément aux règles établies.

Toute signification à la Compagnie par une partie intéressée quelconque en Égypte sera valablement faite au siège de l'administration à Alexandrie.

Art. 17. — Tous les actes antérieurs, concessions, conventions et statuts sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont point en contradiction avec la présente convention.

Fait double au Caire, le vingt-deux février mil huit cent soixante-six.

Signé : Ismaïl.

Signé : Ferd. de Lesseps.

LII

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Alexandrie, 25 février 1866.

J'ai la satisfaction de vous envoyer, revêtus de toutes les signatures, deux actes bien importants pour la Compagnie : le procès-verbal de la Commission chargée de la délimitation des terrains dépendant du Canal maritime, et le contrat général convenu entre Constantinople et Paris pour la ratification officielle du Sultan.

La même quantité d'hectares attribués par la sentence a été unanimement reconnue nécessaire par la Commission et a été distribuée de la manière la plus équitable, conformément aux plans partiels et détaillés dont des copies sont préparées par M. Voisin pour vous être expédiées. Je n'ai pas voulu me dessaisir des originaux qui, après avoir été enregistrés, avec les actes et annexes, à la chancellerie du consulat général de France, seront déposés dans la caisse à trois clefs de l'agence supérieure à Alexandrie.

M. Voisin, appelé à participer, sur la demande de tous les commissaires, aux travaux et aux séances relatives à la délimitation, avait tellement acquis la confiance de chacun, que toutes les fois qu'il n'y avait pas accord, c'était lui qui était prié par les commissaires turcs et égyptiens de départager les avis; aussi, le Vice-Roi, au moment de la conclusion, et lorsque je lui ai amené

notre Directeur général, a-t-il voulu lui donner un témoignage personnel de sa faveur et une délégation de son autorité, en lui remettant le brevet de bey.

Le Vice-Roi a montré un réel courage, dont la politique et la presse françaises doivent lui savoir gré, en résistant, dans une situation fort difficile, à une vive pression étrangère. Il a agi ensuite, avec un remarquable esprit de suite et d'à-propos et sans aucune hésitation, dans la voie où il s'était résolument engagé.

Je vous ai fait connaître par le télégraphe les distinctions accordées, à cette occasion, au nom du Sultan.

En me remettant lui-même, immédiatement après la signature du contrat-firman, les insignes de grand officier du Medjidié, le Vice-Roi m'a dit que c'était le gage des liens étroits qui existaient désormais entre nous pour la réussite de l'œuvre à laquelle il employait tous ses efforts; il a ajouté que la tendance de notre siècle était la plus grande impulsion possible donnée aux communications entre les hommes et les peuples, et que ce but serait la pensée dominante de tout son règne.

Je vous ai déjà parlé de tout ce que nous devions à l'attitude, à l'esprit de conciliation, à l'habileté, à la fermeté de notre consul général, M. Outrey. Il mérite d'être récompensé par le gouvernement de l'Empereur.

Je pars aujourd'hui par mer pour Port-Saïd, et je pourrai m'occuper exclusivement de veiller partout à la bonne et rapide marche de nos travaux.

Ma place sera plus que jamais en Égypte.

LIII

A. M. ROSA, CHEF DE CHANTIER, A CHALOUF.

Ismaïlia, 2 mars 1866.

Dépêche télégraphique.

Le bruit court que les mineurs piémontais prennent peur, parce que deux ouvriers atteints d'un mal fort ordinaire sont morts, et qu'ils veulent fuir. Je ne peux le croire, il faut qu'il y ait d'autres motifs auxquels je m'empresserai de remédier, s'ils sont justes.

Je serai demain au milieu d'eux. Je n'y rencontrerai pas les poltrons, car la paye du samedi aura lieu aujourd'hui et ils peuvent s'en aller immédiatement.

Mais je serais honteux de voir la généralité des Piémontais, qui m'avaient promis d'être de braves ouvriers, avoir une panique ridicule dans une circonstance bien peu grave, lorsque j'ai vu pendant le choléra, où il y avait de réels dangers à courir, les Français rester fidèles à leur poste.

Les Piémontais qui manqueraient de courage ne seraient certes pas bien reçus dans leurs familles ni dans leur patrie. — A demain.

LIV

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, A PARIS.

Le Caire, 8 mars 1866.

Je vais faire un voyage de quelques jours sur la côte de Syrie, jusqu'à Jérusalem. Ce voyage a un prétexte de distraction pendant la semaine sainte, mais il a un but qui, je crois, sera fort utile pour la Compagnie. J'emmène avec moi Borel, Chancel et deux ingénieurs de nos travaux. J'ai été frappé, dans ces derniers temps, surtout il y a quelques jours, à mon passage à Chalouf, de l'affaiblissement du moral des travailleurs européens qui font des ouvrages pénibles pendant plusieurs mois de suite, surtout à l'approche des chaleurs. D'un autre côté, je remarque un commencement d'immigration de la part des populations qui vivent sur la frontière d'Égypte et de Syrie, entre El-Arich et Jérusalem. Ces hommes appartenant à l'ancienne race des Philistins sont d'une force extraordinaire; une centaine d'entre eux, que j'ai fait installer au chantier n° 6 avec leurs familles, chargent les wagons, à la pelle, avec une vigueur presque incroyable; on en voit qui chargent jusqu'à 12 wagons par jour. Le wagon contient 4 mètres cubes. Dans ces conditions, un bon ouvrier gagne ainsi jusqu'à 10 francs par jour. Avant la réunion des contingents, le plus grand nombre de nos ouvriers arabes provenait des tribus de la côte de Syrie, dont le mouvement avait été provoqué pendant

mon précédent voyage de Kantara à Jérusalem. Plus tard ce mouvement avait été suspendu, parce que toute concurrence était impossible avec les contingents, les prix pouvant être donnés aux étrangers n'étant plus susceptibles de les attirer.

Aujourd'hui, avec le prix élevé de la main-d'œuvre, j'attends beaucoup des efforts qui seront faits judicieusement pour attirer dans l'isthme les Philistins, gens qui valent beaucoup mieux que leur réputation d'après la Bible. Ils sont sobres, maniables et d'une vigueur digne de leur compatriote Samson. Je compte mettre ma caravane en route, de Kantara, le 15 mars. Notre collègue Clary en profitera. Aux yeux du public, ici, je suis censé faire, pour me reposer et me distraire, une excursion de touriste.

Mon fils restera à Ismaïlia avec sa femme ; c'est lui qui continuera avec vous ma correspondance, et vous mettra au courant de tout ce dont ne vous parle pas M. Voisin dans ses rapports techniques.

LV

VOYAGE DE M. DE LESSEPS EN SYRIE.

Correspondance du journal la *Patrie*.

Nos dernières correspondances du Liban sont datées du 23 avril dernier.

Elles nous entretiennent de l'accueil empressé qui a été fait à M. Ferdinand de Lesseps à son arrivée à Beyrouth, pendant le rapide et court voyage qu'il vient de faire en Syrie. Les Maronites avaient saisi l'occasion qui s'offrait à eux de prouver leur attachement à la France, en fêtant la présence du persévérant fondateur du Canal maritime de Suez. Le nom de M. Ferdinand de Lesseps rappelait d'ailleurs à ces populations celui d'un de ses parents, M. Edmond de Lesseps, ancien consul général de France à Beyrouth, qui a laissé dans ce pays, par la droiture et la fermeté de son caractère, les plus durables et les plus sympathiques souvenirs.

Le peu de temps que M. Ferdinand de Lesseps passa dans son campement, au bas de la forêt des Pins, où toutes les familles maronites s'étaient portées à sa rencontre, n'a pas permis de donner suite aux projets de réception faits en son honneur. M. de Lesseps ne s'est pas séparé des populations qui l'avaient si bien accueilli, sans faire des vœux pour leur tranquillité et sans leur aire entendre des paroles de conciliation.

Ce voyage a fait éclater les vives sympathies des po-

pulations syriennes pour l'entreprise du percement de l'isthme, et les fonctionnaires turcs de tous les degrés se sont associés hautement à ces manifestations. Les tribus indépendantes de Bédouins, dans les montagnes de la mer Morte et du Hauran, ne se sont pas montrées les moins empressées à fêter les voyageurs et à leur faire escorte dans ces contrées que les Européens ont peu l'habitude de visiter.

A Damas, ce foyer celèbre du fanatisme musulman, M. Ferdinand de Lesseps et ses amis sont entrés avec un nombreux cortège, précédé d'un corps de cavalerie turque. Ils ont traversé les rues où le peuple, qui les saluait, semblait avoir oublié ses haines. Le Président-Fondateur était dans une voiture de l'émir Abd-el-Kader, qui était venu le recevoir et qui, pendant leur court séjour, n'a cessé de donner aux visiteurs tous les témoignages d'une affectueuse courtoisie.

M. le baron Clary ramène à Paris les deux fils de l'émir.

LVI

EXTRAIT DU RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion du 1er août 1866,

PAR M. FERDINAND DE LESSEPS,

Au nom du Conseil d'administration de la Compagnie.

EXPOSÉ.

MESSIEURS,

Nous nous sommes toujours présentés à l'Assemblée générale de nos actionnaires avec confiance, mais jamais avec autant de satisfaction qu'aujourd'hui.

Il n'existe pas d'inconnu sur les moyens d'exécution de nos travaux. Le succès de leur transformation n'est plus une espérance, mais un fait incontestablement acquis. (*Très bien! très bien! Marques générales de satisfaction.*)

Nous n'avons plus de question douteuse dans notre situation générale.

Le firman de S. M. I. le Sultan, que vous assurait la sentence arbitrale de l'empereur Napoléon, a été promulgué.

Nous n'avons aucune incertitude sur la rentrée de nos ressources financières.

Nous vous apportons une convention qui vous fait toucher en trois années, c'est-à-dire pendant le temps où nos travaux doivent être payés, l'indemnité de 84 millions, dont les versements étaient répartis sur quatorze années.

Enfin, si nous étions convaincus, l'année dernière, que les ressources de l'art de l'ingénieur permettraient de vaincre, dans la transformation de nos travaux, des difficultés que

nos adversaires regardaient comme insurmontables, le public en général, ne partageait pas cette conviction, ou du moins les opinions qui nous étaient le plus favorables, sans contester la réussite dans un temps indéterminé, n'osaient compter sur un succès prompt, immédiat.

Trouverait-on tout de suite dans les appareils mécaniques d'usage général les engins suffisants et nécessaires? Trouverait-on tout de suite les différents moyens de les appliquer aux terrains diversement constitués que doit traverser le canal? Faudrait-il des essais multipliés, dispendieux, exigeant une longue préparation?

Le matériel convenable étant trouvé, construit, pourrait-on recruter le personnel destiné à le faire fonctionner et à l'entretenir?

Une population de travailleurs européens se ferait-elle facilement au climat de l'isthme? s'habituerait-elle à la vie du désert, malgré les ressources accumulées par nos efforts et nos dépenses de plusieurs années?

Depuis un an, les faits ont répondu à ces questions, ils y ont répondu affirmativement.

Plus des trois quarts du matériel destiné à terminer le travail est sur place et fonctionne; éprouvé déjà par plusieurs mois de service journalier, il donne un rendement supérieur à celui que nous attendions. Tous les essais sont terminés; l'imprévu a disparu. (*Nouvelles marques de satisfaction.*)

Nos entrepreneurs n'ont éprouvé aucune difficulté à recruter le personnel des mécaniciens, ajusteurs, forgerons, chaudronniers, charpentiers, menuisiers, nécessaire à la construction ou au fonctionnement d'un immense matériel.

Les travailleurs arrivent en grand nombre de la Syrie, de l'Arabie, de tous les points du littoral méditerranéen. La population sédentaire de l'isthme, qui était, l'année dernière, de 10,000 individus, s'est élevée, cette année, à 18,800.

Notre personnel, emprunté à toutes les nationalités, s'est fondu d'une manière remarquable. Nos équipages de dragues, par exemple, où le patron est Français, Italien ou Grec; le mécanicien, Français, Anglais ou Allemand; les chauffeurs, Égyptiens; les matelots, Grecs ou Maltais, ne sont nullement

inférieurs aux équipages homogènes que nous voyons sur les chantiers de nos pays.

C'est un des plus heureux dons du caractère et de l'esprit français de produire cette fusion, que l'on a retrouvée dans les chantiers de travaux publics ouverts depuis quinze ans sur tous les points de l'Europe par l'abondance des capitaux français, par l'activité de nos ingénieurs et de nos entrepreneurs.

La fermeté au travail, l'entrain de nos ouvriers, se sont communiqués aux Orientaux qui les entourent.

Aussi les visiteurs de l'isthme sont-ils frappés de l'animation de nos ateliers. Ils se retrouvent, surtout à Port-Saïd, au milieu d'un étourdissant mouvement, comparable à celui des plus grands centres métallurgiques de France et d'Angleterre.

Les jetées sur la Méditerranée s'avancent avec rapidité et donnent déjà un calme complet à une partie considérable de la rade.

Le bassin de Port-Saïd est creusé activement par de grandes dragues, à une profondeur de 6 à 7 mètres. Il assure dès à présent l'entrée et l'abri à des bâtiments de mer, et particulièrement à ceux qui ont établi des services réguliers entre ce port et Alexandrie.

De Port-Saïd à Suez, le canal maritime est attaqué sur toute la ligne, à toute profondeur, à toute largeur.

Dans un an, le travail aura été avancé partout avec une telle activité, et nous aurons une telle expérience de l'usage de nos nouvelles machines, que nous pourrons alors, sans craindre aucune erreur, vous fixer et le jour de l'ouverture du canal à la grande navigation et le coût définitif de l'entreprise. (*Mouvement de satisfaction.*)

En attendant, nous organisons une navigation provisoire de transit de la Méditerranée à la mer Rouge, et *vice versa.* Le matériel commandé sera rendu sur les lieux avant la fin de l'année, de manière à répondre immédiatement, et jusqu'à concurrence de 1,000 à 2,000 tonnes par jour, aux demandes qui nous sont faites pour le transport des marchandises d'une mer à l'autre. (*Vifs applaudissements.*)

Vous aurez, Messieurs, la démonstration successive des faits

que nous signalons à votre attention, dans l'exposé qui va vous être présenté de notre situation des travaux et de notre situation générale.

SITUATION DES TRAVAUX.

I. — *Port-Saïd.*

La construction du port qui donne ouverture à notre canal sur la Méditerranée, a fait cette année de très grands progrès et a été modifiée de la manière la plus heureuse.

On sait que, dans les premiers projets, les jetées, destinées à protéger le chenal creusé à travers la plage, devaient être parallèles entre elles et placées à une distance de 400 mètres l'une de l'autre.

M. Pascal, ingénieur en chef des ports de Marseille et membre de notre commission des travaux, nous a proposé de changer cette disposition, en vue d'assurer aux navires un abri plus vaste et plus sûr.

Son projet méritait l'examen le plus attentif. La marine y était vivement intéressée. Votre Conseil d'administration a donc pensé à demander l'avis de quelques-uns de nos marins les plus éminents. D'un autre côté, votre comité consultatif des travaux, composé d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées, d'ingénieurs en chef et d'ingénieurs ordinaires, était naturellement appelé à participer à la même étude. Grâce au bienveillant appui des ministres de la marine et des travaux publics, grâce à la cordiale sympathie des marins et des ingénieurs, une commission spéciale a été nommée et s'est réunie au mois de novembre de l'année dernière.

Les membres de cette commission étaient : MM. l'amiral Rigault de Genouilly, *président ;* le vice-amiral Jurien de la Gravière, aide de camp de l'Empereur ; le vice-amiral Jaurès, et les membres de la commission supérieure des travaux.

A la suite des plus intéressantes discussions, le projet de M. Pascal a été adopté, et il en résulte les changements suivants :

La jetée de l'est partira de terre à 1,400 mètres de la jetée de l'ouest et, se dirigeant obliquement vers cette dernière, s'arrêtera de façon à laisser entre elles une entrée d'environ 400 mètres.

Nous obtenons ainsi, entre les deux jetées, au lieu d'un long chenal, une vaste nappe d'eau abritée de 230 hectares environ, en forme d'éventail, qui va en s'agrandissant à mesure qu'elle s'approche du littoral, et assure aux navires un mouillage dans une rade couverte, située immédiatement à l'entrée des jetées, c'est-à-dire dans la position la plus avantageuse.

Les dragues y creusent, en ce moment, le chenal qui donne accès dans le bassin de Port-Saïd, et qui présente dès aujourd'hui une ligne d'eau de plus de 5 mètres de profondeur sur une largeur variant de 60 à 100 mètres.

Des dragages ultérieurs augmenteront, au fur et à mesure du développement de la navigation, l'espace nécessaire au stationnement des navires.

La création de cet avant-port a permis de changer la disposition et l'étendue actuelles du bassin de Port-Saïd. Ce bassin cessant d'être un lieu de stationnement des navires arrivant pour traverser le canal, ne présente plus une grande surface carrée peu commode pour le mouvement des marchandises. Sa forme est maintenant plutôt celle d'une embouchure de fleuve sur les bords duquel seront ménagés des bassins transversaux qui se succéderont pour servir au déchargement des bâtiments du trafic.

Ces changements n'ont entraîné aucune augmentation de dépenses. La jetée de l'est, seulement déplacée, n'augmente pas de longueur.

Le port et les trois bassins que nous creusons actuellement et qui suffiront pendant les premières années au commerce local de Port-Saïd, offrent une superficie un peu moindre, mais bien plus utile que l'ancien bassin. Ces changements n'ont pas, non plus, entraîné de retard dans l'exécution.

Lors de la dernière assemblée générale, l'installation de M. Dussaud pour la construction des jetées en blocs artificiels était complètement terminée. Il faut rendre justice à

MM. Dussaud, qui ont creusé les ports de Cherbourg, d'Alger et de Marseille. Ils ont un atelier parfaitement monté; ils jettent trente blocs par jour. L'année dernière ils avaient à peine commencé à jeter leurs pierres à partir de l'appontement, et aujourd'hui les jetées se sont élevées au-dessus de l'eau comme par enchantement; elles atteignent déjà les fonds de 6 mètres. La production de ces chantiers a suivi une marche rapidement croissante, et a atteint depuis plusieurs mois son chiffre normal. Aussi, la jetée de l'ouest, par laquelle il importait de commencer pour abriter les navires contre les vents dominants, s'est-elle avancée avec promptitude : elle a atteint et même dépassé actuellement les fonds de 6 mètres. Derrière elle, déjà, les bâtiments ne tirant pas plus de 5 mètres trouvent un calme complet. Elle a été commencée par MM. Dussaud à la suite de l'appontement déjà existant, le 9 août 1865.

La jetée de l'est marche depuis quelques mois en même temps que la jetée de l'ouest. Avant la fin de 1867, tous les navires arrivant sur la rade de Port-Saïd pourront être abrités entre les jetées. Dès maintenant Port-Saïd est un lieu de débarquement et de relâche supérieur à tous les autres mouillages des côtes d'Égypte et de Syrie.

Cet abri est surtout précieux pour la facilité qu'il donne aux déchargements. Quant à la sûreté de la navigation, elle était complète, même avant la construction des jetées. La rade, toujours bonne, ainsi que nous n'avons cessé de le dire, n'a pas vu cette année un seul sinistre, et cependant le mouvement maritime a été considérable à l'embouchure du canal. Il est arrivé à Port-Saïd, depuis le 15 juillet 1865 jusqu'au 15 juin 1866, 595 navires avec un tonnage de 108,539 tonneaux, soit environ 300 tonneaux par jour. Le dénombrement de ces arrivages de navires, depuis l'origine des travaux, montre qu'avant même de livrer passage aux marchandises d'une mer à l'autre, le canal de Suez a donné au commerce maritime un aliment déjà important. Nous constatons en effet que Port-Saïd a reçu, depuis sa fondation, 2,631 bâtiments, portant 468,087 tonneaux. La France, l'Autriche, la Grèce, la Turquie et l'Égypte ont été représentées dans ce mouvement par le plus grand nombre de navires. Dans ce concours com-

mercial, la France est la première : elle y figure pour 500 navires et 100,000 tonneaux.

L'entreprise des déchargements à Port-Saïd, confiée à MM. Savon frères et Ce, fonctionne d'une manière satisfaisante Elle possède un matériel qui lui permet de faire face à tous les besoins. Outre le service régulier à vapeur qu'ont organisé, entre Alexandrie et Port-Saïd, MM. Borel et Lavalley, en correspondance avec les Messageries impériales, notre port est touché trois fois par mois par les bateaux de MM. Fraissinet, de Marseille, et deux fois par mois par les bateaux de la Compagnie impériale russe de navigation à vapeur et de commerce.

Tout en poursuivant la construction des jetées et l'approfondissement du chenal, on imprime la plus grande activité aux travaux qui ont pour objet de creuser le grand bassin du port.

Ce grand bassin est précédé par un canal d'accès qui fait suite au chenal longeant les jetées. Ce canal a 50 mètres de largeur et 5 à 6 mètres de profondeur. L'entrée du grand bassin est ouverte, dans toute sa largeur de 200 mètres, à la profondeur de 5 à 6 mètres. Une grande partie de la superficie de ce bassin est déblayée et peut recevoir les bâtiments de 4 à 5 mètres de tirant d'eau. La nécessité de laisser l'espace libre aux dragues et au mouvement des bateaux à vapeur qui emportent les déblais en mer est le seul obstacle qui s'oppose encore au stationnement de tous les navires auxquels leur tirant d'eau permettrait l'entrée du bassin.

Mais les dragues avancent rapidement; les espaces déblayés augmentent, et, sous peu, presque tous les bâtiments feront ou achèveront leur déchargement dans le bassin lui-même.

C'est par Port-Saïd que maintenant, grâce à la voie navigable existant d'une mer à l'autre, nos chantiers reçoivent leurs approvisionnements.

L'état actuel de ces travaux, les progrès réalisés dans l'année qui vient de s'écouler, nous donnent la certitude que ce beau port sera terminé avant l'époque prescrite.

II. — *Canal maritime de Port-Saïd au lac Timsah.*

Les travaux de cette première partie de notre canal ont été consacrés, pendant toute la dernière campagne, à l'élargissement et à l'approfondissement de la ligne navigable entre Port-Saïd et le lac Timsah. L'objet des efforts communs était de creuser, dans toute cette étendue, un chenal dont la section fût suffisante pour laisser passer, à destination de la partie sud du canal, les grandes dragues complètement montées. En même temps, il s'agissait d'assurer à la navigation la liberté de ses mouvements au milieu des dragues et des machines qui sont employées à la construction du canal. Enfin le travail dont nous parlons tendait à frayer la voie au transit des marchandises, que la Compagnie, accomplissant ses promesses, est en train d'organiser d'une mer à l'autre. (*Applaudissements.*)

MM. Borel et Lavalley, d'accord avec nos ingénieurs, nous ont proposé une modification des profils dans les terrains bas du parcours du canal maritime.

Ils nous ont représenté que le dépôt trop rapproché des déblais, particulièrement à la traversée des lacs Menzaleh et Ballah, avait l'inconvénient de mettre obstacle à tout élargissement du canal, que les développements de la navigation et du commerce pourraient réclamer dans l'avenir. MM. Borel et Lavalley nous ont demandé de décider que ces dépôts fussent aussi écartés que possible. Une invention qui leur est due, et dont nous aurons à parler plus loin, permet de déverser les déblais à une grande distance.

Ils en ont profité pour proposer de rendre au canal, partout ailleurs que dans la traversée des seuils, une largeur de 100 mètres au plan d'eau, au lieu de 56 mètres précédemment fixés. Au milieu de la voie navigable, le chenal sera creusé aux dimensions précédemment arrêtées.

Cet élargissement du plan d'eau va permettre de donner aux bords du canal l'inclinaison d'une plage douce sur laquelle les lames que produit le passage des bateaux s'étaleront sans ronger les berges. Les enrochements destinés d'abord à préserver les talus beaucoup moins inclinés du premier

projet, deviendront maintenant inutiles. Ces propositions, appuyées par notre directeur général des travaux, adoptées par la commission consultative, ont été approuvées par le Conseil d'administration.

L'année dernière, à pareille époque, MM. Borel et Lavalley n'avaient encore pu recevoir que le matériel mis par la Compagnie à leur disposition. La construction des logements de leur personnel, leurs installations, ne faisaient que commencer. Leurs efforts pour amener sur leurs chantiers de terrassements des ouvriers de tous les pays avaient été momentanément entravés par l'épidémie.

Au mois d'octobre, les travaux purent être repris avec vigueur : les ouvriers, rassurés, revenaient. Le matériel ancien fut approprié aux nouvelles méthodes de travail; le matériel nouveau, livré par les constructeurs. Le nombre de dragues mises en feu s'est augmenté rapidement, à mesure que les chenaux, s'approfondissant, permettaient de les amener sur leurs chantiers.

Les installations de ces entrepreneurs sont maintenant complètes. Tous les essais, les perfectionnements de leur matériel neuf sont terminés. Ce matériel leur est presque entièrement livré. Actuellement, 32 dragues, tant anciennes que nouvelles, creusent le canal entre la mer Méditerranée et le lac Timsah. Les unes versent leurs déblais dans les bateaux à vapeur qui les portent en mer; les autres les déposent, au moyens de couloirs, directement sur les berges. De ces dernières, un certain nombre déblayent les bords du canal, tandis que d'autres travaillent au milieu et creusent à toute profondeur.

C'est ici le lieu de signaler et de décrire l'appareil que nous avons annoncé plus haut, et à l'aide duquel les dragues déchargent au loin le produit des déblais, avec la plus grande promptitude et la plus grande économie possibles.

Figurez-vous une fois et demie la longueur de la colonne Vendôme, coupée par le milieu, appliquée au haut de la drague par un bout, déversant par l'autre, au loin, les produits du dragage, et formant au milieu du canal comme un pont volant.

Les dragues pourvues de cet appareil et construites de manière à l'utiliser ne déversent pas les déblais, comme le font les dragues ordinaires, dans des bateaux qui viennent les accoster. Elles amènent d'un seul jet les déblais directement sur les berges, et cela à des distances de 60 à 70 mètres.

Ce résultat, jusqu'ici sans précédent, est obtenu par l'adjonction à la drague d'un long couloir, véritable aqueduc métallique dont la partie supérieure prend naissance sur la drague elle-même, à la plus grande hauteur, où les godets déversent les produits du dragage, et dont l'extrémité inférieure vient aboutir au-dessus et au delà des berges du canal, à une hauteur de plusieurs mètres au dessus du sol. Ce couloir, soutenu vers le milieu par un ponton en fer, est relié lui-même à la drague et suit tous ses mouvements.

En même temps que les déblais tombent des godets dans le couloir, à sa partie supérieure, des pompes, mues par la machine à vapeur de la drague, y versent des quantités considérables d'eau ; ce torrent délaye et entraîne les déblais, qui sont ainsi jetés au delà des banquettes anciennement construites ; ils vont s'étaler sur une large surface, ne produisant que des dépôts de très faible hauteur et d'un poids insignifiant.

Cet appareil, dont la simplicité assure le succès, est une des plus heureuses innovations parmi celles que les besoins gigantesques de nos travaux ont déjà fait naître, et le spectateur le plus indifférent, comme l'ingénieur le plus expérimenté, est vivement frappé par la vue de cette immense machine qui, creusant le milieu même du canal, verse au delà de ses bords des torrents d'eau et de terre.

Nous avons assisté dernièrement au travail d'une drague à long couloir, qui a donné un déblai de 1,800 mètres cubes en dix heures.

Ce procédé si simple, si rapide, si sûr, est déjà appliqué sur une longueur de 60 kilomètres, et le sera, en outre, sur 20 autres; solution heureuse, dont la conception, due à MM. Borel et Lavalley, fait honneur aussi à M. Lecointre, l'habile ingénieur des Forges et Chantiers de la Méditerranée, qui n'a pas reculé devant la construction de ces grands appareils. (*Applaudissements.*)

Pendant que les 60 premiers kilomètres du canal sont ainsi vigoureusement attaqués à la drague, la tranchée du seuil d'El Guisr est élargie et approfondie par le chantier en régie dirigé par M. Gioia, ingénieur de la division d'El Guisr, et, sur 10 kilomètres, par l'entrepreneur, M. Couvreux.

Le chantier en régie de la Compagnie a terminé ses déblais à sec. Il ne reste plus à enlever que les déblais sous l'eau, qui sont dragués au moyen de cinq excavateurs marchant jour et nuit.

M. Couvreux, complètement organisé depuis plus d'un an, avance rapidement, et, suivant toute probabilité, terminera son entreprise vers la fin de l'année prochaine.

MM. Borel et Lavalley pourront, d'ici à deux mois, installer leurs dragues dans toute l'étendue du seuil.

III. — *Canal maritime du lac Timsah à Suez.*

Cette partie du canal maritime doit être entièrement exécutée par MM. Borel et Lavalley.

La dernière campagne a été employée à creuser à sec, au moyen de chantiers à la brouette et de chantiers au wagon, un premier chenal dans lequel, après avoir introduit les eaux soit du canal d'eau douce, soit de la mer Rouge, on fera pénétrer et travailler les dragues, de manière à exécuter la presque totalité des déblais par voie de dragages.

Depuis le lac Timsah jusqu'au sud du mamelon de Toussoum, sur une longueur de 6 kilomètres, existe une première portion de canal creusée par les contingents égyptiens, à toute largeur et jusqu'à deux mètres, en moyenne, en contre-bas du niveau de la mer, toute prête à recevoir les dragues qu'on y fera pénétrer par le lac Timsah. Ces dragues seront desservies par des porteurs allant verser les terres dans le lac.

A partir de Toussoum, dans la direction des lacs Amers, le chenal est ouvert sur une étendue de 8 kilomètres. Il est creusé en contre-bas du canal d'eau douce, avec lequel il est également en communication par une dérivation. Il est également en communication avec quatre grands bassins artificiels

situés sur ses bords. Ainsi que nous l'avons expliqué, l'année dernière, c'est dans ces bassins artificiels, qui doivent être remplis avec l'eau du canal d'eau douce, qu'on ira déverser les produits des dragages.

Dans la section comprise entre les lacs Amers et Suez, il y avait à faire un travail préparatoire très important avant d'introduire l'eau dans le canal pour la mise en activité des dragues : c'était l'extraction du rocher de Chalouf.

Le tracé avait dû être maintenu à travers ce banc de roche descendant jusqu'au plafond du canal. Il s'étendait sur une longueur de 370 mètres. Il s'agissait d'enlever, dans ces terrains, 90,000 mètres cubes de terre, qui recouvrent le rocher, et 30,000 mètres de pierres.

Ce travail, commencé au mois de décembre par MM. Borel et Lavalley, s'achève actuellement. Il a été conduit avec une facilité et une promptitude très grandes ; il en résulte que les ingénieurs, et particulièrement M. Hawkshaw, le président de la Société des ingénieurs civils de Londres, avaient pleinement raison lorsqu'ils déclaraient que l'exécution du canal n'offrirait aucune difficulté insurmontable à des ingénieurs habiles et expérimentés.

Encore quelques semaines, et, par le canal élargi à travers le seuil d'El Guisr, le lac Timsah sera complètement rempli par les eaux de la Méditerranée, opération que nous avions suspendue jusqu'ici afin de ne pas gêner les travaux à sec.

A la même époque, le Nil, en crue depuis la fin de juin, ira remplir les bassins du Sérapéum ; le canal d'eau douce laissera passer jusqu'à Suez les dragues et tous les appareils accessoires, qui n'attendent que ce moment pour être répartis sur tout le parcours du canal, depuis le lac Timsah jusque dans la rade de Suez.

Ainsi, avant la fin de l'année, le canal, attaqué déjà à bras d'hommes sur tous les points où n'avaient encore pu pénétrer les machines, sera partout creusé à l'aide d'appareils mécaniques.

Le rendement considérable, le bon fonctionnement des appareils employés par MM. Borel et Lavalley, la simplicité des solutions qu'ils ont trouvées, la puissance de leur organisation,

la valeur de leur personnel, augmentent de jour en jour la confiance que nous avons en eux, et nous donnent plus que jamais le droit d'espérer qu'ils tiendront leurs engagements. (*Très bien! très bien!*)

L'expérience nous apprend que, pour le travail des machines, les ouvriers spéciaux ne manqueront pas. Les salaires élevés des chantiers de l'isthme y ont attiré de nombreux ouvriers européens. La crise qui a fermé les fabriques et les usines du Delta et de la haute Égypte nous a envoyé des mécaniciens, des ajusteurs, des chaudronniers, des forgerons. Tout le littoral de la Méditerranée connaît maintenant nos ateliers, et le recrutement des ouvriers d'art est devenu facile.

L'année dernière, avant l'invasion du choléra, notre population de l'isthme n'était, ainsi que nous l'avons dit, que de 10,000 individus. L'épidémie éloigna momentanément 4,000 ouvriers environ, appartenant à plusieurs nationalités. Non seulement ils sont revenus pour la plupart, mais ils ont fait une propagande de recrutement, notamment dans les îles de l'archipel et sur tout le littoral de la Méditerranée. Ils ont appris à leurs compatriotes qu'il y avait de l'argent à gagner dans l'isthme; qu'on pouvait y aller et en revenir facilement, et qu'on y jouissait, sous le gouvernement du Vice-Roi d'Égypte, d'une liberté complète, D'un autre côté, nous avons visité, en Palestine et en Syrie, de nombreuses tribus errantes de Bédouins parmi lesquelles la Compagnie, qui a apporté l'eau douce au désert, a su acquérir un prestige remarquable. Nous avons prêché parmi elles la croisade du travail. (*Applaudissements.*)

En résultat, nous avons actuellement dans l'isthme 7,954 Européens et 10,846 Arabes, Égyptiens ou Syriens formant une population sédentaire de 18,800 individus répartis de la manière suivante :

	Arabes Égyptiens ou Syriens.	Européens —	Total —
Port-Saïd....	2,608	3,635	6,243
Raz-el-Ech................ ...	144	300	444
Kantara....	1,070	478	1,548
El Guisr.................. ..	1,374	599	1,973
Ismaïlia....................	3,026	1,339	4,365
Canal d'eau douce...........	582	121	703
Sérapéum..................	1,030	704	1,734
Chalouf............	460	607	1,067
Suez...........	552	171	723
Totaux............	10,846	7,954	18,800

Pour les besoins de cette population et pour la bonne marche des travaux, nous avons dû sucessivemeut augmenter, en les perfectionnant, nos services de santé, de poste aux lettres, de télégraphie et de transports.

Quant à la vente des denrées de toute espèce, la Compagnie ne s'en occupe plus ; c'est la liberté qui y pourvoit abondamment, au moyen de 1,490 commerçants, dont 792 Européens et 698 indigènes qui ont établi des hôlels, des cantines, des magasins et des boutiques où chacun va s'approvisionner. A Port-Saïd il y a, entre autres, deux magasins qui débitent chacun de 2 à 3,000 francs de marchandises par jour.

C'est ici le lieu de mentionner l'amélioration que la Compagnie a apportée à l'alimentation des chantiers, d'Ismaïlia à Port-Saïd, par l'établissement d'une deuxième conduite d'eau douce. La première fournissait, au maximum, 500 mètres cubes d'eau par jour. Celle qui vient d'être achevée donne une moyenne journalière de 1,500 mètres.

Ainsi, la Compagnie, en même temps qu'elle s'approvisionnait d'une plus grande quantité d'eau douce nécessaire au bon fonctionnement des machines à vapeur, assurait aux populations une abondante alimentation. C'était un devoir de prévoyance et d'humanité ; c'était une nécessité de premier ordre dans la région privée de cours d'eau, qui s'étend, le long de notre canal, du lac Timsah au littoral de la Méditerranée.

C'est par ces prévisions, ces soins continuels pour l'entre-

tien de la santé et du bien-être des ouvriers de nos chantiers et des autres habitants de l'isthme, que nous avons pu maintenir la confiance et le travail pendant la crise cholérique, en dépit des alertes successives que de faux bruits, auxquels le pays est facilement accessible, ont fait naître.

Le zèle éclairé de notre service de santé nous a puissamment secondés dans l'accomplissement de cette mission. Notre personnel médical a été littéralement décimé pendant l'épidémie de l'année dernière. C'est une regrettable preuve de son dévouement. Le plus bel éloge que nous puissions adresser à ceux qui ont heureusement bravé la contagion et le meilleur témoignage que nous puissions rendre à ceux qui ont succombé, c'est de dire qu'ils se sont montrés, tous, à la hauteur de leur tâche. (*Bravos prolongés.*)

Nous avons fait imprimer, suivant l'usage, le rapport annuel de notre médecin en chef; vous avez pu apprécier avec quel ordre et quel soin son service est organisé.

IV. — *Canal d'eau douce.*

La première partie du canal d'eau douce allant du Caire à notre ancien domaine du Ouady et que le gouvernement égyptien est chargé de construire, n'a pu encore être terminée, malgré toute la bonne volonté du Vice-Roi. Mais les travaux ont fait de notables progrès pendant la dernière campagne.

Le cube total du terrassement de cette portion du canal était de 7 millions de mètres cubes. A l'époque de la dernière assemblée générale, réunie le 5 octobre 1865, les contingents d'ouvriers du Vice-Roi avaient enlevé 2 millions de mètres.

Depuis lors, une véritable armée d'ouvriers indigènes, environ 80,000 hommes, envoyés dans la tranchée du nouveau canal, a fait, en un mois, un cube de 3 millions de mètres.

Avec de pareils moyens d'action, le gouvernement pourra terminer aisément et rapidement les 2 millions qui lui restent encore à exécuter.

Mais la difficulté était la construction de la prise d'eau du

Caire, ouvrage d'art dont la fondation devait être établie à 3 mètres au-dessous du plus bas étiage du Nil.

L'année dernière, les travaux n'avaient pu être entrepris assez tôt pour qu'il fût possible d'achever les fondations avant le retour de la crue du Nil ; mais, cette année, les ingénieurs du gouvernement se sont mis de nouveau à l'œuvre dès le début de la période d'étiage, et les travaux sont aujourd'hui si avancés qu'on ne peut douter du très prochain et heureux achèvement du massif général de fondation de l'ouvrage d'art.

Une fois cet important travail terminé, les autres parties ne présenteront plus aucune difficulté d'exécution. D'un autre côté, tout le matériel des portes et appareils de manœuvre est arrivé sur place.

On peut donc être assuré que pour le retour de la première crue du Nil, en juillet de l'année prochaine, les canaux d'eau douce de l'isthme seront pourvus directement par le nouveau canal venant du Caire. Ce sera un immense progrès au point de vue de l'abondance et de la régularité de notre alimentation.

Pour raccorder à l'ancien bief du canal d'eau douce le nouveau bief que le Vice-Roi fait construire, la Compagnie avait à creuser elle même, de Tell-el-Kébir à Gassassine, environ 15 kilomètres de terrain. Cette dépense, à la charge de la Compagnie, avait été prévue par la sentence arbitrale de l'Empereur, et comprise dans la somme de 10 millions de francs stipulée pour prix de la cession du canal d'eau douce au gouvernement du Vice-Roi.

Cette portion du canal, comportant un cube total de terrassement de 874,000 mètres, a été à peu près achevée par nous. Il ne reste guère que 40,000 mètres de terrassements à faire.

Le prix de ce travail et du curage général, que le gouvernement s'est engagé à achever pour le 15 septembre, es d'environ 700,000 francs qui sont à déduire du payement des 10 millions.

La prise de possession immédiate des canaux d'eau douce résulte des conventions des 30 janvier et 22 février derniers, conclues entre le Vice-Roi et la Compagnie.

SITUATION GÉNÉRALE.

Notre précédente assemblée générale du 5 octobre 1865 s'était montrée très préoccupée de la question du firman de la Porte Ottomane, qui devait être la conséquence de la sentence arbitrale rendue par S. M. l'empereur Napoléon III, le 6 juillet 1864. Aux diverses interpellations qui nous furent adressées à ce sujet, nous dûmes répondre avec réserve, vous invitant à avoir confiance dans le gouvernement de l'Empereur. Nous vous disions qu'il s'agissait d'une affaire politique à laquelle nous, membres d'une Compagnie commerciale, devions rester étrangers, du moment que nos droits se trouvaient consacrés et que notre action n'était point arrêtée.

Nous n'avons pas besoin de vous apprendre, Messieurs, que cette affaire politique était l'opposition du cabinet anglais, qui n'a cessé de nous apporter des entraves, depuis l'octroi du premier acte de concession en novembre 1854 jusqu'en février 1866, date de nos arrangements définitifs. (*Sensation.*)

L'illustre M. Gladstone avait dit en plein Parlement que l'opposition du gouvernement anglais au canal de Suez ferait plus de tort à l'Angleterre que dix révoltes aux Indes. Cette vérité a fini par être comprise. L'opposition s'est éteinte pour jamais, nous sommes heureux de vous en donner l'assurance. Nous n'aurons plus à remplir le devoir pénible de vous en entretenir et de vous signaler un désaccord entre deux pays dont l'entente dans les questions de progrès général est nécessaire à la paix et à la civilisation du monde. (*Applaudissements redoublés. Bravo ! bravo !*)

Nous ouvrirons bientôt à deux battants les portes de notre canal maritime à la navigation et au commerce de la Grande-Bretagne: ce sera la meilleure réponse aux préventions ou aux préjugés qu'on a trop longtemps semés contre nous au delà du détroit.

La Compagnie doit exprimer sa reconnaissance à la diplomatie française qui, obéissant à d'augustes inspirations, a su, par sa fermeté habituelle aussi bien que par son loyal esprit

de conciliation, triompher de toutes nos difficultés politiques. (*Applaudissements.*)

Nous devons aussi rendre hommage à la Porte Ottomane et à S. A. le vice-roi d'Égypte.

Les meilleurs rapports existent entre le gouvernement de S. A. le prince Ismaïl et votre président, auquel il a donné des marques publiques de sa haute bienveillance.

Non seulement Son Altesse exécutera, avec la fidélité qu'elle apporte toujours dans l'accomplissement de ses engagements, les obligations contractées avec la Compagnie, mais encore nous pouvons compter sur son concours personnel pour tout ce qui contribuera à la prospérité d'une entreprise qu'Elle se plaît avec raison à appeler égyptienne, tout en lui conservant son caractère et son but universels. (*Très bien! très bien!*)

Le Vice-Roi fait relier Alexandrie et le Caire à sa nouvelle province de l'isthme par une voie ferrée à laquelle on travaille activement et qui sera prochainement terminée jusqu'à Ismaïlia. Il a commandé des phares pour éclairer les côtes de l'Égypte entre Alexandrie et Port-Saïd; il médite et fait étudier le projet grandiose d'amener à Port-Saïd l'une des anciennes branches orientales du Nil, probablement la branche Pélusiaque, qui se perd aujourd'hui à l'extrémité sud-est du lac Menzaleh, vers les ruines de Daphné, et il restituera ainsi à la culture, aux environs du canal maritime, les territoires les plus fertiles de l'ancien Delta des Pharaons.

Le Vice-Roi sait que chacun de nous sera toujours dévoué aux intérêts de sa famille et de son pays. Nous serons heureux de le seconder, pour notre part, dans la voie de civilisation et de progrès où il est entré résolûment et qu'il poursuit, malgré beaucoup d'obstacles, avec une haute intelligence et une rare énergie. (*Bravo! bravo! Vifs applaudissements.*)

Le gouvernement ottoman, de son côté, s'est montré désireux d'effacer toute trace des incertitudes passées.

Le firman qui a été rendu le 19 mars 1866, et dont la lecture va suivre, est le meilleur témoignage de la loyauté et de la bonne volonté de la Sublime Porte envers la Compagnie.

FIRMAN CONCERNANT LE CANAL DE SUEZ.

Mon illustre vizir, Ismaïl-Pacha, vice roi d'Égypte, ayant rang de grand vizir, décoré de l'Osmanié et du Medjidieh de première classe, en brillants :

La réalisation du grand œuvre destiné à donner de nouvelles facilités au commerce et à la navigation, par le percement d'un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge, étant l'un des événements les plus désirables de ce siècle de science et de progrès, des conférences ont eu lieu depuis un certain temps avec la Compagnie qui demande à exécuter ce travail, et elles viennent d'aboutir d'une façon conforme, pour le présent et pour l'avenir, aux droits sacrés de la Porte, comme à ceux du gouvernement égyptien.

Le contrat, dont ci-après la teneur des articles en traduction, a été dressé et signé par le gouvernement égyptien conjointement avec le représentant de la Compagnie ; il a été soumis à notre sanction impériale, et après l'avoir lu, nous lui avons donné notre acceptation.

(Suit le contrat *in-extenso.*)

Le présent firman, émané de notre divan impérial, est rendu à cet effet que nous donnons notre autorisation souveraine à l'exécution du canal par ladite Compagnie, aux conditions stipulées dans ce contrat, comme aussi au règlement de tous les accessoires selon ce contrat et les actes et conventions y inscrits et désignés qui en font partie intégrante.

Donné le 2 zilqydjé 1282.

(19 *mars* 1866.)

Maintenant il nous reste à vous soumettre les conventions qui ont précédé cet acte important et qui constituent l'exécution de la sentence arbitrale.

Nous étions autorisés à les conclure, en vertu des votes des précédentes assemblées générales, et comme conséquence des négociations mentionnées dans le paragraphe suivant de l'*Exposé de la situation de l'Empire,* présenté au Sénat et au Corps législatif, au mois de janvier de cette année :

« Les négociations relatives à l'entreprise formée pour le

« percement de l'isthme de Suez ont été poursuivies dans un « esprit mutuel de conciliation, et elles paraissent toucher à « leur terme. Il ne s'agissait donc plus que de rédiger le « nouveau contrat qui doit être signé par le Vice-Roi et la « Compagnie, et auquel le Sultan a promis de donner sa « sanction. L'ambassadeur de l'Empereur à Constantinople, « après avoir eu connaissance des observations des deux par- « ties, a préparé, conformément à ses instructions et de con- « cert avec les ministres ottomans, un projet de nature à « satisfaire tous les intérêts. Il a été en même temps convenu « que la France, la Turquie, le vice-roi d'Égypte et le Conseil « d'administration de la Compagnie universelle désigneraient « chacun un commissaire pour déterminer les terrains néces- « saires à la bonne exploitation de l'entreprise, qui, suivant « les dispositions de la sentence, doivent être attribués à la « Compagnie pendant la durée de la concession. Tout fait « espérer que l'accord s'établira aisément entre eux sur les « questions techniques qu'ils ont à résoudre. Le Vice-Roi se « montre résolu à seconder l'achèvement de cette entreprise « en donnant toute l'activité désirable au canal d'eau douce. »

LVII

EXTRAIT DU RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion du 1er août 1867,

PAR M. FERDINAND DE LESSEPS,

Au nom du Conseil d'Administration de la Compagnie.

SITUATION DES TRAVAUX.

Messieurs,

Nous vous disions dans notre précédente réunion :

« Dans un an le travail aura été avancé partout avec une « telle activité et nous aurons une telle expérience de l'usage « de nos nouvelles machines, que nous pourrons alors, sans « craindre aucune erreur, vous fixer le jour de l'ouverture du « canal à la grande navigation, et le coût définitif de l'entre- « prise. »

Nous vous apportons aujourd'hui la réalisation de cette promesse. (*Très bien! Très bien! Marques générales de satisfaction.*)

Les prévisions de nos ingénieurs relativement aux terrains de l'isthme se trouvent confirmées chaque jour, car ces terrains ne présentent aucune difficulté que la science ne puisse surmonter.

A la traversée du lac Menzaleh, dont le sol vaseux devait, disait-on, rendre le canal impossible, les talus des berges offrent au contraire une solidité remarquable.

Les chantiers, déjà organisés, lors de votre dernière réunion,

sur toute la ligne du canal maritime, n'ont pas tardé à sortir partout de la phase des installations préparatoires.

Dès le mois de décembre, le canal d'eau douce, curé par les soins empressés du vice-roi d'Égypte, laissait passer les grandes dragues qui devaient achever le creusement du canal maritime entre le lac Timsah et la mer Rouge.

Les unes, franchissant l'écluse du canal d'eau douce devant Suez, s'échelonnaient entre l'embouchure du canal maritime et la rade.

Les autres, quittant le canal d'eau douce en face de leurs chantiers, gagnaient par des branchements creusés *ad hoc* leur emplacement définitif.

Toutes ces opérations se sont effectuées avec le plus complet succès. La plus importante était la transformation du plateau dit du Sérapéum, terrain ondulé de sable fin, en une série de bassins d'eau douce, au milieu desquels les dragues devaient s'installer sur le tracé du canal maritime, pour le creuser jusqu'à un niveau inférieur à celui de la mer.

On pouvait craindre, dans la saison où nous étions, que le canal d'eau douce n'amenât pas assez d'eau pour remplir rapidement d'aussi grands espaces, que le terrain sablonneux, la laissant échapper dans les lacs Amers et dans le lac Timsah, ne vînt rendre impossible une solution qui paraissait simple et ingénieuse. Les sinistres prophéties ne manquaient pas à ce sujet.

Au 1er janvier, les dragues du Sérapéum, montées dans nos ateliers de Port-Saïd, étaient à leur place, réalisant l'heureuse idée de nos entrepreneurs, MM. Borel et Lavalley.

Depuis lors, les appareils de toutes sortes composant notre matériel s'établissaient plus nombreux, de mois en mois, entre la Méditerranée et le lac Timsah.

A Suez, où la nature a fait un port excellent qu'amélioreront encore les grands travaux commencés par le vice-roi d'Égypte, nous n'avons qu'un chenal à creuser. Le dragage y marche rapidement dans un sol facile. Un banc de sable qui s'étend jusqu'en face de l'embouchure du canal maritime, sur un parcours de 2 kilomètres, au sud de la ville de Suez, était à chaque marée recouvert par la mer ; le lot qui

nous y a été concédé se remblaie avec une rapidité remarquable.

Sur la portion déjà remblayée de ce terre-plein — qui surgit comme un îlot en tête de la rade de Suez, les entrepreneurs ont élevé les constructions nécessaires à leurs travaux et ont creusé un bassin pour notre matériel flottant.

L'habileté, l'entrain et la vigueur avec lesquels tous ces travaux ont été conduits, frappent les marins et les nombreux passagers que les services maritimes de la France et de l'Angleterre amènent des Indes à Suez.

Entrons maintenant dans les détails des travaux.

PORT-SAÏD.

L'exécution des jetées, au moyen de blocs formés par le sable pur provenant de nos dragages et par la chaux hydraulique du Theil a continué avec la parfaite régularité que nous vous signalions, l'année dernière.

Nous n'avons rien à craindre qui puisse retarder la marche des chantiers de MM. Dussaud, aussi bien conduits que bien installés.

La jetée de l'Ouest, qui doit avoir une longueur totale de 2,500 mètres, est déjà construite sur une longueur de 2,200 mètres, dont 1,900 mètres au-dessus de l'eau et 300 mètres à fleur d'eau. Son extrémité atteint les fonds de 8^m^50. La jetée de l'Est, qui doit avoir une longueur totale de 1,800 mètres, est construite sur une longueur de 950 mètres et atteint les fonds de 5^m^50.

MM. Dussaud avaient à exécuter, suivant leur contrat, 250,000 mètres cubes de blocs de 10 mètres cubes ou de 20,000 kilogrammes chacun. Ils en ont fabriqué 133,150; il ne leur en reste donc plus que 116,850 à faire. Ils en ont jeté à la mer 115,000 ; il leur en reste encore 135,000 à immerger.

La plate-forme actuelle de fabrication peut contenir 2,000 blocs, qui doivent sécher pendant deux mois au moins. Afin de maintenir la rapidité acquise dans le travail d'immersion, les entrepreneurs viennent d'installer une nouvelle plate-forme pouvant contenir 400 blocs.

L'immersion marchant régulièrement à raison de 7,500 mètres cubes par mois ou de 30 à 40 blocs par jour, la construction des jetées se trouvera complètement terminée dans un délai de dix-sept à dix-huit mois, soit pour la fin de 1868. (*Applaudissements.*)

Les plus rudes coups de vent, les plus fortes mers n'ont aucune action sur les gros blocs qui composent nos jetées; des sondages récemment faits nous ont montré qu'elles abritent complètement, contre les ensablements, le chenal que les dragues ont ouvert jusque dans les grands fonds.

Le chenal de l'avant-port offrait, l'année dernière, à pareille époque, depuis l'origine du grand bassin jusqu'à la hauteur de l'îlot, des fonds de 4 à 5 mètres avec une largeur de 70 mètres au plafond. Depuis lors, des dragages importants ont été exécutés, en vue d'approfondir et d'élargir ce chenal. Dès la fin d'octobre 1866, il avait une largeur de 100 mètres au plafond avec des fonds de 5 mètres. Aujourd'hui il est complètement ouvert entre la rade et les bassins, à une profondeur de 6m50. Avant la fin de cette année le chenal d'avant-port sera ouvert à toute section avec des fonds de 6m50 à 7 mètres, et, dans ces conditions, il pourra donner accès à tous les navires de commerce sans exception. (*Vif mouvement de satisfaction.*)

La superficie draguée des bassins du port intérieur, avec des fonds moyens de 5 mètres, est aujourd'hui de 25 hectares Il ne reste plus à draguer qu'une superficie de 11 hectares pour avoir partout la même profondeur.

Le bassin du Commerce, notamment, est livré à la navigation depuis le commencement de cette année. Il offre une surface de 4 hectares avec une profondeur uniforme de 5m70, qui sera bientôt portée à 6 mètres.

Nous avons l'assurance, par l'état actuel des travaux e leur marche journalière, que le chenal maritime et les bassins de Port-Saïd seront, comme nous vous l'annoncions, l'année dernière, entièrement terminés vers la fin de l'année prochaine.

Le plan définitivement adopté pour la direction des jetée et pour les bassins, par notre commission supérieure consul

tative des travaux, à laquelle s'étaient adjoints les vice-amiraux Jurien de la Gravière et Jaurès, et qui était présidée par l'amiral Rigault de Genouilly, aujourd'hui ministre de la marine, a reçu dans la pratique l'approbation des marins de tous les pays qui, cette année, ont fréquenté Port-Saïd.

Le mouvement maritime de Port-Saïd, depuis l'origine des travaux jusqu'au 1er juin 1867, se résume ainsi : 3,511 navires représentant un tonnage de 664,104 tonneaux.

Du 15 juin 1866 au 1er juin 1867, il est entré à Port-Saïd 880 navires jaugeant 146,107 tonneaux, soit une moyenne de 406 tonneaux par jour; pendant la période précédente de 1865-1866, le tonnage par jour n'avait été que de 300 tonneaux.

Dans ce mouvement général, les pavillons turc et égyptien figurent pour 1,499 navires jaugeant 193,413 tonnes, le pavillon français pour 609 navires de 126,552 tonnes, le pavillon autrichien pour 404 navires de 141,389 tonnes, le pavillon grec pour 525 navires de 61,941 tonnes, le pavillon anglais pour 138 navires de 58,711 tonnes, le pavillon russe pour 95 navires de 32,298 tonnes, le pavillon italien pour 79 navires de 19,562 tonnes, le pavillon de Jérusalem pour 108 navires de 17,667 tonnes. Le reste du tonnage est réparti entre les pavillons américain, belge, brésilien, hollandais, prussien, suédois et norvégien, valaque et samien. La petite île de Samos a envoyé 20 navires.

L'entreprise des déchargements, confiée à MM. Savon frères, continue à bien fonctionner.

Port-Saïd a reçu, cette année, des bâtiments de la marine royale d'Angleterre, et s'est trouvé constamment en communication avec Alexandrie et l'Europe.

Chaque mois, vingt paquebots à vapeur touchent régulièrement à Port-Saïd. Ce sont ceux de MM. Borel et Lavalley qui ont inauguré le service régulier; ceux de MM. Fraissinet et Cie, de Marseille, qui depuis deux ans y touchent trois fois par mois; ceux de la Compagnie impériale russe qui, il y a un an, a eu le mérite de donner l'exemple aux autres grandes compagnies; ceux des Messageries impériales de France, qui ont commencé leur service d'escale, le 18 juin. Les bateaux à

vapeur de la Compagnie générale des transports maritimes de Marseille viennent de temps en temps nous apporter des marchandises. La direction générale des postes françaises a installé un agent à Port-Saïd.

Nous voudrions vous donner une idée de l'animation que présente déjà notre beau port méditerranéen. Les nombreux bâtiments en déchargement, le passage incessant des bateaux à vapeur qui vont jeter en mer le produit des dragages, les remorqueurs conduisant les pontons sur lesquels se balancent les énormes blocs destinés à la construction des jetées, l'arrivée et le départ continuels des trains de chalands qui vont porter dans nos établissements de l'intérieur les approvisionnements de toute nature et qui opèrent le transit des marchandises d'une mer à l'autre, le va-et-vient des canots de service, le retentissement des machines à vapeur et des marteaux dans les chantiers de construction, de montage et de réparation, le mouvement d'une population ouvrière et commerçante de 8,000 âmes, réunie depuis si peu de temps sur les terrains que nous avons créés entre la mer et des lagunes, font prévoir ce que deviendra dans un avenir prochain ce rendez-vous maritime de l'Occident et de l'Orient. (*Applaudissements.*)

CANAL MARITIME DE PORT-SAÏD AU LAC TIMSAH.

Sur les 60 kilomètres qui séparent Port-Saïd du lac Timsah, les entrepreneurs avaient déjà, l'année dernière, installé leurs premières grandes dragues à longs couloirs Nous vous avons entretenus de ces appareils qui ont continué à donner d'excellents résultats, quelle que fût la nature du terrain, sable ou argile.

Nulle part le sol n'a présenté de difficulté exceptionnelle. Sur plusieurs points, les terrains qu'on avait à tort désignés sous le nom de vases liquides ont été attaqués ; le canal y a été creusé jusqu'à 6 et 7 mètres de profondeur, et les talus tiennent à 45 degrés.

Le sol, loin d'avoir cette fluidité qui devait, disait-on, le faire glisser et combler la fouille, a montré une tenue remarquable,

et les dépôts que la drague étend au loin n'affaissent point les bords du canal.

Sur une grande partie du parcours de Port-Saïd à El Guisr, et du lac Timsah au Sérapéum, le canal est déblayé dans toute sa largeur de 100 mètres à la ligne d'eau. On constate sur ces parties le bon effet, pour la construction des berges, de l'élargissement du plan d'eau, et de la formation de la plage sur laquelle les lames produites par le passage des bateaux viennent s'éteindre sans causer de dommage.

Sur toute cette partie du canal, le chiffre des cubes extraits s'accroît régulièrement de mois en mois, à mesure que les grandes dragues viennent remplacer les petites.

La section de Raz-el-Ech, embrassant les vingt premiers kilomètres du canal, a été prête la première. On se rendra compte des progrès qui y ont été obtenus par les chiffres suivants :

Pendant la première année de l'entreprise Borel et Lavalley, le cube des dragages exécutés dans cette section avait été de 374,000 mètres cubes. Pendant la seconde année, du 15 mai 1866 au 15 mai 1867, le cube extrait a été de 1,440,000 mètres cubes.

Dans les six premiers mois de cette seconde année, le cube moyen mensuel a été 80,000 mètres, et dans les six derniers mois il a été de 160,000 mètres.

L'amélioration de production est donc très rapide.

Le cube total des déblais exécutés dans les deux sections du cap et des lacs Ballah a été de 1,202,000 mètres.

Les travaux de déblais à sec et d'amélioration du chenal navigable à la traversée d'El-Ferdane et du seuil d'El Guisr ont été poussés avec la plus grande activité par le chantier de régie d'El-Ferdane comprenant une longueur de canal de 6 kilomètres, et par l'entreprise Couvreux pour les grandes hauteurs du Seuil sur une longueur de 9 kilomètres.

Dès le mois d'octobre 1866, les travaux d'amélioration du chenal étaient assez avancés pour permettre le passage du gros matériel des dragues, porteurs et gabares que MM. Borel et Lavalley expédiaient vers le Sérapéum et Suez.

Le chantier de régie a terminé ses déblais à sec.

Le cube total des déblais de même nature à exécuter par

l'entreprise Couvreux était de	4,137,000m
le cube exécuté au 1er juin est de..............	3,472,000m
Restait à exécuter	665,000m

Le travail mensuel, étant de 120 à 130,000 mètres cubes, M. Couvreux aura terminé son entreprise pour la fin de l'année courante. (*Applaudissements.*)

C'est un des plus brillants résultats obtenus, car vous savez que ce seuil d'El Guisr présentait des difficultés très grandes il s'élevait à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer.

C'est l'entreprise Borel et Lavalley qui est chargée d'achever à la drague le canal, à la traversée de Ferdane et du Seuil; cette portion du canal comporte un cube de dragages de 4,200,000 mètres. Les entrepreneurs y amènent dans ce moment leurs dragues.

CANAL MARITIME DU LAC TIMSAH A SUEZ.

Cette seconde moitié du canal maritime comprend deux parties bien distinctes : l'une, s'étendant du lac Timsah aux lacs Amers en traversant le seuil du Sérapéum; l'autre, des lacs Amers à Suez en traversant le seuil de Chalouf,

Le lac Timsah est actuellement rempli au niveau des deux mers. La Méditerranée lui a fourni ses eaux qui ont pénétré jusqu'à l'extrémité de l'ancienne tranchée de Toussoum, ouverte à toute largeur et à trois mètres au dessous du niveau de la mer par les contingents égyptiens.

La Méditerranée, que nous avons ainsi fait arriver dans le désert sur une longueur de 87 kilomètres, n'est plus qu'à 73 kilomètres de la mer Rouge.

Le canal se terminera depuis le Seuil jusqu'au Sérapéum au moyen des dragues dont les déblais seront portés dans le lac Timsah. Une première drague a déjà pénétré dans ce lac, les autres vont se mettre en ligne.

Le terrain est facile à draguer, rien ne peut y compromettre l'achèvement du travail dans le délai prescrit.

Le plateau du Sérapéum a été attaqué par huit grandes dragues.

Dans les premiers jours du mois de janvier les dragues commencèrent à fonctionner ; deux sont à long couloir, les six autres sont desservies par trente porteurs.

Elles flottent, comme nous l'avons dit, à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Elles doivent d'abord creuser le canal jusqu'à 3 mètres en contre-bas du niveau de la mer, c'est-à-dire jusqu'au point où, vers le sud, le terrain commence à s'abaisser pour former le bassin des lacs Amers.

Comme elles arrivent facilement à un rendement mensue de 25 à 30,000 mètres cubes, elles auront terminé ce premier travail au mois de mars ou d'avril prochain.

Alors on fermera le branchement qui fait communiquer le canal d'eau douce avec le plateau du Sérapéum, et l'on coupera les barrages qui empêchent actuellement l'eau des bassins de se précipiter dans la tranchée de Toussoum au nord, et dans les lacs Amers au sud.

Le niveau de l'eau douce s'abaissera jusqu'au niveau de la mer. Les dragues, descendant en même temps, continueront le travail d'approfondissement, et leurs porteurs iront se décharger dans le lac Timsah. Le canal sera alors ouvert à la Méditerranée sur une longueur de 98 kilomètres.

A partir de ce moment, l'eau de la Méditerranée commencera à se déverser dans les lacs Amers et les remplira. Des calculs des ingénieurs il résulte que cette opération ne durera pas plus de dix mois. De même qu'il nous a suffi de trois mois pour jeter 100 millions de mètres cubes d'eau de la Méditerranée dans le lac Timsah, de même nous pourrons, à raison de 5 millions de mètres cubes d'eau par jour, jeter dans les lacs Amers, qui sont à sec aujourd'hui, 1,500,000,000 de mètres cubes nécessaires pour les remplir. (*Applaudissements.*)

Puisque vous voulez bien applaudir, Messieurs, permettez moi de vous dire que M. Lavalley, l'habile exécuteur de nos grands travaux, est ici, et de le remercier en votre nom de tous les soins qu'il donne à notre belle entreprise. (*Applaudissements.*) *M. Lavalley, qui est placé derrière le Conseil d'administration, se lève et s'incline.* — (*Les applaudissements redoublent.*)

Au sud du grand bassin des lacs Amers, le terrain remonte par une pente très douce jusqu'au seuil de Chalouf. Le plateau de Chalouf était attaqué, l'année dernière, par des chantiers au wagon qui, après avoir enlevé le banc de roche, creusaient une tranchée à 2 mètres en contre-bas de la mer, et devaient alors céder la place à des dragues destinées à achever le canal.

Nous avons cru devoir tirer parti jusqu'à la fin de nos premières installations de travaux à la main, qui marchent d'une manière tout à fait satisfaisante, et nous avons décidé que nous ferions à sec toute la partie comprise entre le commencement du petit bassin des lacs Amers et la plaine de Suez sur une longueur de 27 kilomètres.

De ces 27 kilomètres, 17 se trouvent dans le petit lac, dont le fond est de 3, 4 et 5 mètres au dessous du niveau de la mer.

En agissant ainsi, nous atteignons un double but. D'un côté, nous écartons le danger, signalé par nos sondages, de rencontrer quelques rognons de pierres qui auraient pu, sous l'eau, faire obstacle à la marche des dragues, et nous entraîner à des retards et à des dépenses difficiles à apprécier à l'avance.

L'enlèvement à sec de ces terrains s'effectuera au moyen d'une dépense prévue, et ne présentera aucun retard dans l'exécution.

En outre, en conservant les chantiers de wagons, nous reporterons sur les autres parties du canal un matériel de dragage qui servira à en avancer l'achèvement.

Dans la plaine de Suez, sur les 20 kilomètres qui séparent le plateau de Chalouf de la mer Rouge, les travaux préparatoires à l'introduction des dragues ont été terminés à la fin de l'année dernière.

En janvier, les dragues ont été amenées sur leurs chantiers.

Les entrepreneurs comptent terminer le canal à travers la terre ferme jusqu'à la laisse de haute mer, avant d'ouvrir la tranchée à l'introduction de la mer Rouge. L'eau empruntée au canal d'eau douce, les infiltrations de l'eau de mer, remplissent les fouilles jusqu'au niveau moyen de la mer. Cette opération facilite le travail des dragues en les mettant à l'abri des variations de hauteur de marée et des courants de flots et de jusant.

RADE DE SUEZ.

Quatre grandes dragues travaillent depuis plusieurs mois dans la mer Rouge : les unes sont allées jusqu'en rade; les autres, munies de couloirs, après avoir remblayé le terrain sur l'emplacement concédé à la Compagnie, creusent la darse ou bassin destiné à remiser notre matériel d'exploitation.

Le terrain de toute cette section du canal est très favorable au dragage. Dans le courant de ce mois, les entrepreneurs y amèneront une cinquième drague. Ce matériel leur semble devoir largement suffire à l'achèvement du travail dans le délai voulu.

Les entrepreneurs, MM. Dussaud, pour les jetées de Port-Saïd, M. Couvreux, pour les travaux à sec du seuil d'El Guisr, MM. Borel et Lavalley, pour tout le reste du canal, ont déployé l'activité que nous devions attendre d'eux.

La conduite d'eau d'Ismaïlia à Port-Saïd a été doublée ; elle fournit dans ce moment plus de 1,500 mètres cubes d'eau par jour. L'entrepreneur, M. Lasseron, exécute ses engagements avec fidélité et à notre satisfaction.

Notre directeur général des travaux, M. Voisin, les ingénieurs de division et tout leur personnel ont justifié la confiance due à leurs antécédents et à leur dévouement. Leur meilleure récompense est de voir le succès couronner leurs efforts. (*Applaudissements.*)

Le matériel complet de nos entrepreneurs est maintenant arrivé en Égypte. Le plus important, celui de MM. Borel et Lavalley, se compose de :

15 bateaux citernes,
4 canots à vapeur,
12 canots remorqueurs,
14 petites dragues,
60 grandes dragues,
18 élévateurs,
37 gabares à clapets de fond,
30 gabares à clapets latéraux,
36 porteurs de caisses de déblais,

52 locomobiles,
6 machines fixes,
1 grand bateau à vapeur.

Ces instruments de travail réprésentent 13,061 chevaux de force et donnent lieu à une consommation mensuelle de 9,890 tonnes de charbon. Le matériel employé par les autres entrepreneurs ou directement par la Compagnie représente 4,707 chevaux-vapeur donnant une consommation de 2,329 tonnes par mois.

Le total de la force de vapeur employée dans l'isthme est donc de 17,768 chevaux et la consommation mensuelle de charbon de 12,219 tonnes.

En outre, sur un chiffre de 25,000 personnes qui sont venues peupler notre désert, on compte 13,378 ouvriers, dont 6,388 indigènes ou Syriens et 6,990 Européens.

Après les longs et laborieux préparatifs qu'exige toujours l'emploi des machines, la mise en chantier d'un immense matériel, dans toute l'étendue du canal, a fait apparaître, pour ainsi dire tout à coup, la plus grande application de la mécanique à l'exécution des travaux de l'ingénieur.

Sur les 160 kilomètres qui séparent les deux mers, la ligne du canal n'est plus qu'un vaste chantier interrompu seulement par le bassin des grands lacs Amers. Dans huit mois nous commencerons à remplir ce golfe intérieur, où nous n'aurons rien à creuser, puisque son fond a plus de 8 mètres au-dessous du niveau moyen de la mer.

On peut citer parmi les plus grands dragages qui aient été exécutés en Europe :

	m.c.
Ceux de la rade de Toulon (de 1848 à 1857), en neuf années, pour	7.400.000
Ceux de Glasgow à la mer (de 1844 à 1865), en vingt et une années, pour	6.696.700
Ceux de Newcastle à la mer (de 1862 à 1865), en trois années pour	6.999.700

Depuis notre réunion de l'année dernière jusqu'à ce moment, nous avons extrait 10 millions de mètres cubes, et il nous reste à mettre en ligne trente-quatre grandes dragues qui n'ont pas encore participé au travail.

Nous avons donc fait en une année un tiers de plus qu'on n'a fait en vingt et un ans à Glasgow, en neuf ans à Toulon, en trois ans à Newcastle. (*Vifs applaudissements.*)

Dès le début de ses opérations, la Compagnie de Suez avait à enlever 75 millions de mètres cubes au milieu d'un désert et dans des conditions de difficultés matérielles aggravées par les circonstances que vous connaissez.

Au 15 mai dernier, il nous restait, en tout, à extraire, pour livrer le canal à la grande navigation, 48 millions de mètres cubes. Du 15 mai au 15 décembre 1867, nous aurons fait 8 millions de mètres cubes, à raison d'une moyenne de 1,200,000 mètres cubes par mois.

A cette époque, les trente-quatre dragues, dont nous venons de parler, seront en plein fonctionnement. On ne peut pas évaluer le rendement moyen de chacune d'elles à moins de 25,000 mètres cubes par mois, ou, pour la totalité de ce trente-quatre dragues, à 850,000 mètres cubes, qui, ajouté au cube 1,200,000 mètres, formeront un total mensuel de 2 millions de mètres; d'où il résulte mathématiquement qu'à dater du 15 décembre prochain le canal serait terminé en vingt mois.

En présence des résultats acquis, de l'énergie imprimée à la marche de notre œuvre, les dernières incrédulités ont disparu votre confiance, qui n'a jamais été ébranlée, a fini par gagner tout le monde, et c'est à vous que nous aimons à reporter les applaudissements et les encouragements qui ont accueilli le nom de la Compagnie du canal de Suez, dans la grande solennité des récompenses distribuées par l'Empereur à l'Exposition universelle. (*Nouveaux applaudissements*).

Le commerce et la navigation n'attendront pas longtemps la nouvelle voie que votre persévérance va leur ouvrir. Les travaux déjà exécutés, le rendement constaté de chacun de nos appareils, vous donnent la certitude que le canal sera entièrement terminé dans vingt-six mois: le 1er octobre 1869. (*Vives marques de satisfaction.*)

[illegible] escales régulières à Port-Saïd, avec la Compagnie [illegible] et *Orientale* pour le transport de ses charbons à

[illegible] impériale de France a été la première à appré[illegible] [illegible] du transit à travers l'isthme. Des chaloupes [illegible] de dimensions trop grandes pour être transportées [illegible] chemins de fer égyptiens ont été remorquées de Port- [illegible] la mer Rouge en quarante-huit heures. Le transport de [illegible] *le Bucéphale*, est venu prendre à Port-Saïd les colis de [illegible] et de la Cochinchine destinés à l'Exposition universelle. [illegible] juin, la frégate française *l'Eldorado*, apportait à Port [illegible] un chargement de 5,000 colis pour le ravitaillement des [illegible] et de la marine en Cochinchine. Ce chargement, [illegible] débarqué, le 8, en cinq heures, partait de Port Saïd, le 9, sur [illegible] chalands du transit et était embarqué, le 12, sur la frégate [illegible] *la Sarthe*, dans la rade de Suez.

MM. Eymard et Béraud, fournisseurs de la marine impé[illegible] à Suez, ont également employé nos transports pour leurs approvisionnements. La Société soufrière de la mer Rouge a [illegible] fait transiter un brick, *le Primo*, de 80 tonneaux, un [illegible] remorqueur à vapeur, *le Prince-Ibrahim*, de 50 tonneaux, un [illegible] *le Stromboli*, de 50 tonneaux.

Tous ces faits affirment d'une manière péremptoire que l'exploitation provisoire du transit, décidée l'année [illegible] par votre conseil d'administration, répondait à des besoins multiples. La voie est désormais ouverte au commerce, et nous avons confiance dans les résultats que la Compagnie doit en obtenir.

SITUATION GÉNÉRALE.

Vous êtes renseignés sur la situation des travaux, nous [illegible] ons vous entretenir de notre situation générale.

Les nombreux voyageurs qui, cette année, ont visité l'Isthme, ceux même qui avaient toujours douté de notre réussite, en rapportaient à leur départ la pleine conviction. Lord Clarence Paget, commandant en chef l'escadre anglaise de la

SERVICE DU TRANSIT ET DES TRANSPORTS

Le service du transit et des transports confié à M. Guichard, l'ancien et habile directeur de notre domaine du Ouady se trouve aujourd'hui complètement organisé.

La livraison de son matériel (toueurs, remorqueurs et chalands) est terminée.

Le touage, pour lequel nous nous félicitons d'avoir adopté le système de M. Bouquié, fonctionne régulièrement d'Ismaïlia à Suez, dans des conditions telles que la rapidité de nos transports équivaut à une augmentation d'un tiers sur le matériel disponible que nous avions préparé.

Les recettes pendant les six premiers mois de 1866 se sont élevées à la somme brute de 521,381 francs; le nombre des tonnes transportées a été de 9,506 et celui des voyageurs de 20,132.

Le chiffre des transports de marchandises est encore et devait être peu important en comparaison de ce qu'il sera dans le second semestre.

Les opérations du transit ont à peine commencé que déjà elles tendent à se développer sur une importante échelle.

Tandis que la moyenne des expéditions a été de 1,200 tonnes par mois depuis le 1er janvier jusqu'au 1er juillet, les dix premiers jours de juillet fournissent à eux seuls 780 tonnes parties de Port-Saïd.

L'installation à Port-Saïd des services réguliers des Messageries impériales, de la Compagnie russe, de la Compagnie Fraissinet, donne lieu chaque mois au passage de vingt grands paquebots à vapeur; les intérêts de ces Compagnies sont liés désormais aux progrès du transit de notre société.

La Société maritime anglaise *Bombay and Bengal steam navigation*, est en pourparlers avec nous, afin d'adopter la voie du canal pour ses transports dans l'Inde. Tout porte à croire qu'avant très peu de temps des marchés seront passés avec cette Société pour le transport mensuel d'un tonnage considérable. Des négociations sont également entamées avec le Lloyd autrichien, avec la Compagnie égyptienne Azizié

pour des escales régulières à Port-Saïd, avec la Compagnie *Péninsulaire et Orientale* pour le transport de ses charbons à Suez.

La marine impériale de France a été la première à apprécier les avantages du transit à travers l'isthme. Des chaloupes à vapeur de dimensions trop grandes pour être transportées par les chemins de fer égyptiens ont été remorquées de Port-Saïd à la mer Rouge en quarante-huit heures. Le transport de l'État *le Bucéphale*, est venu prendre à Port-Saïd les colis de Siam et de la Cochinchine destinés à l'Exposition universelle. Le 8 juin, la frégate française *l'Eldorado*, apportait à Port-Saïd un chargement de 5,000 colis pour le ravitaillement des troupes et de la marine en Cochinchine. Ce chargement, débarqué, le 8, en cinq heures, partait de Port-Saïd, le 9, sur les chalands du transit et était embarqué, le 12, sur la frégate française *la Sarthe*, dans la rade de Suez.

MM. Eymard et Béraud, fournisseurs de la marine impériale à Suez, ont également employé nos transports pour leurs approvisionnements. La Société soufrière de la mer Rouge a déjà fait transiter un brick, *le Primo*, de 80 tonneaux, un remorqueur à vapeur, *le Prince-Ibrahim*, de 50 tonneaux, un cutter, *le Stromboli*, de 50 tonneaux.

Tous ces faits affirment d'une manière péremptoire que l'exploitation provisoire du transit, décidée l'année dernière par votre conseil d'administration, répondait à des besoins multiples. La voie est désormais ouverte au commerce, et nous avons confiance dans les résultats que la Compagnie doit en obtenir.

SITUATION GÉNÉRALE.

[illegible] situation des travaux, nous al-
[illegible] situation générale.
[illegible] qui, cette année, ont visité
[illegible] t toujours douté de notre réus-
[illegible] art la pleine conviction. Lord
[illegible] n chef l'escadre anglaise de la

Méditerranée, entré à Port-Saïd sur son yacht amiral, a dit, après avoir parcouru notre canal, qu'il venait de faire le plus surprenant voyage de découvertes. L'ancien et éminent gouverneur de la province de Bombay, sir Bartle Frère, qui retournait en Angleterre après avoir résidé trente-quatre ans dans les Indes, son successeur lord Fitz Gérald, le gouverneur d'Aden, colonel Merewhetter, ont exprimé, après leur visite, les avis les plus favorables, et ce qu'ils ont fait connaître de leurs impressions a causé une très heureuse influence sur l'opinion publique de leur pays. Déjà l'on voit des organes importants de la presse anglaise regretter que nos voisins n'aient pris jusqu'à présent aucune participation financière à l'entreprise.

L'un d'eux, l'*Engineer*, s'exprime ainsi, en parlant de la Compagnie de Suez :

« Nous aurions pu être ses associés, partager sa gloire « ainsi que ses avantages et bénéfices matériels. Pour ce qui « est de lui être associés, non seulement nous n'y avons au-« cun droit, mais nous devrions bien plutôt cacher nos têtes « pour le rôle que « notre grand esprit d'entreprise anglo-« saxon » a joué dans les efforts tentés pour paralyser le « projet. »

En mentionnant ces regrets significatifs, hâtons-nous de dire que le peuple anglais est resté étranger à la campagne politique entreprise pendant plusieurs années contre le canal de Suez; n'oublions pas les démonstrations dont notre entreprise, encore à sa naissance, a été l'objet de la part des meetings tenus dans les vingt deux principales villes commerciales et industrielles de la Grande-Bretagne, les encouragements qui ont été donnés à notre œuvre, et rappelons que le lord-maire de Londres, dans le banquet offert, ces jours derniers, à Ismail Ier, l'a félicité de l'*exécution de ses* 600 *milles de chemins de fer et du grand canal qu'on creuse maintenant, par lequel la civilisation de l'Occident s'avancera rapidement en Orient.*

Nos rapports avec le vice-roi d'Egypte sont de plus en plus empreints de confiance mutuelle et de cordialité. Le prince Ismaïl, voulant donner un témoignage public de ses sentiments,

s'est fait accompagner en France par votre président, et l'a chargé de le représenter dans cette assemblée, en sa qualité d'actionnaire. (*Sensation. — Longs et unanimes applaudissements.*)

C'est pour cela, Messieurs, que vous avez vu que l'assemblée représente aujourd'hui 210,000 actions. Le Vice-Roi comprend qu'il est personnellement intéressé à la prospérité de notre entreprise. (*Très bien! très bien!*)

Le Vice-Roi comprend qu'il est intéressé à la prospérité de notre Compagnie, non seulement parce qu'il possède 80 millions de francs d'actions, mais encore parce qu'il sait que le canal de Suez contribuera puissamment à augmenter la richesse et l'importance de l'Égypte.

Je n'ai pas besoin de vous répéter qu'il exécute toujours avec une scrupuleuse exactitude les engagements contractés. Il va même au delà de ses obligations. Pour faire partager son bon vouloir à ses ministres, il leur a donné l'ordre de visiter en détail nos travaux, et il a été heureux de voir ses propres convictions fortifiées par les rapports que ces hauts fonctionnaires lui ont faits. La portion du canal d'eau douce dont il avait pris la charge vient d'être terminée. Il a annoncé lui-même cette bonne nouvelle dans l'audience accordée au palais des Tuileries aux membres de votre Conseil, qui ont été touchés de sa gracieuse réception et de ses assurances bienveillantes. (*Applaudissements redoublés.*)

Il a également annoncé que le chemin de fer de Zagazig à Ismaïlia se reliant aux réseaux d'Alexandrie, du Caire, de la haute Égypte, de Mansourah et de Damiette, serait achevé avant la fin de l'année.

Nous vous disions, l'année dernière, en vous parlant d'attaques dirigées contre la Compagnie :

« Nous avons demandé, en votre nom, réparation et jus-
« tice. Nous avons invoqué la loi, nous devons attendre dans
« le silence et dans le respect la décision de ses organes. »

La justice, Messieurs, a prononcé. Vous connaissez tous le jugement rendu en première instance par le Tribunal civil de la Seine et l'arrêt de la Cour impériale qui l'a confirmé en l'aggravant. La justice, comme nous l'avions fait nous-

mêmes, a réservé et respecté le droit de discussion. Ce qu'elle n'admet pas, ce qu'elle entend flétrir et réprimer énergiquement, ce sont les spéculations de l'agiotage employant la diffamation, les faux bruits, les manœuvres frauduleuses pour discréditer, désorganiser et ruiner à son profit des entreprises honnêtes et utiles. C'est cet agiotage qu'elle a voulu atteindre et qu'elle a frappé.

Comme nous, sans doute, vous avez été tristement surpris de voir en France cette œuvre en butte à des inimitiés systématiques au moment où, en Angleterre même, les préventions et les préjugés s'effaçaient, au moment où de toutes parts éclatait la confiance dans le succès définitif de notre grand travail.

A ce sentiment public, qu'ont répondu les agioteurs? Ils ont essayé d'ébranler votre unanimité, de donner le change à l'opinion publique en tournant en ridicule votre persévérance et votre dévouement. Ils ont cherché à rabaisser votre pensée et votre caractère. La justice vous a relevés, Messieurs, et permettez-moi de vous citer les belles paroles par lesquelles M. l'avocat général Oscar de Vallée a terminé son réquisitoire devant la première chambre de la Cour impériale :

« Je ne cache pas, a-t-il dit, l'intérêt que cette entreprise « m'a toujours inspiré. Je m'en suis réjoui, dès l'origine, « comme d'un bienfait pour l'univers, comme d'une source de « richesse, d'un trait d'union entre des mondes; je m'en suis « réjoui aussi, pourquoi le taire? à un autre point de vue, au « risque de tomber aussi sous les sarcasmes et sous les raille- « ries, au risque d'être rangé dans ce public français qui se « passionne pour la France; je m'en réjouis comme Français; « je suis heureux que ce soit un nom français qui s'attache à « cette œuvre. Ce sentiment n'a pas le moins du monde au- « jourd'hui influencé ma conscience de magistrat. J'ai « cherché la vérité et je l'ai dite; ce devoir accompli, je puis « bien faire des vœux pour cette noble entreprise; je puis « bien dire, sans qu'on m'accuse de partialité, que je suis heu- « reux que cette grande œuvre porte un nom français. » (*Bravo! bravo! — Triple salve d'applaudissements.*)

Cependant nous venons d'éprouver encore que, malgré la

grandeur de l'échec, l'agiotage ne se considère pas comme complètement désarmé. Ce qu'il n'ose plus livrer à la publicité de la presse, il le répand par d'autres moyens. De nouvelles manœuvres nous ont été récemment signalées par plusieurs actionnaires. Nous avons reçu un grand nombre de communications nous donnant la preuve de ces menées. Il ne faut plus penser à dénoncer le canal comme impossible, à prédire son engloutissement dans les vases sans fond du lac Menzaleh, dans les sables mouvants, sous les vents furieux du désert. On a suivi une autre tactique. On va disant tout bas aux personnes que l'on veut alarmer : « L'affaire de Suez est désespérée. La Société sera dissoute pour faire place à une autre « Société. Les actions du capital primitif n'auront bientôt « plus aucune valeur; il faut se hâter de vendre. »

LVIII

JOURNAL

La Compagnie du Canal de Suez ne devait pas manquer de répondre à l'appel adressé par le Gouvernement français à toutes les puissances, pour les inviter à concourir à l'Exposition universelle de Paris de 1867.

A cet effet, la Compagnie fit construire un vaste bâtiment dans le jardin du Champ-de-Mars et y installa son exposition.

Dans ce bâtiment on voyait figurer :

1° Un panorama peint par MM. Rubé et Chaperon, représentant les travaux du canal et donnant un aspect très exact du désert.

2° Un grand plan en relief du canal et des contrées environnantes.

3° Des modèles de tout le matériel employé à la construction du canal (1).

On y remarquait surtout un modèle des dragues, porteurs de vase et autres engins fournis par la Société des Forges et Chantiers et la maison Gouin.

---

(1) Ces modèles sont aujourd'hui exposés daus une grande salle du Musée de la Marine, au Louvre, où ils ont été placés dans des vitrines, par les soins de l'amiral Pâris, conservateur de ce Musée, qui a lui-même exécuté un plan en relief du canal, en y ajoutant les explications techniques relatives à l'exécution des travaux.

La Compagnie a exposé également une collection de minéraux provenant du canal et recueillis par le docteur Companyo.

Le Jury de l'Exposition a décerné une médaille d'or à a Compagnie universelle du Canal de Suez.

LIX

EXTRAIT DU RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale des Actionnaires,
dans sa réunion du 2 juin 1868,

PAR M. FERDINAND DE LESSEPS,

Au nom du Conseil d'administration de la Compagnie.

DOMAINE.

Les terrains dépendant du canal maritime forment une contenance de 10,270 hectares qui ont été délimités par une commission internationale et dont la jouissance exclusive vous est assurée par la convention du 22 février 1866, revêtue du firman d'approbation de S. M. I. le Sultan. L'article 12 de cette convention vous donne la faculté de faire délivrer un titre de propriété aux tiers qui viendront s'établir sur vos terrains, à charge par les bénéficiaires de rembourser à la Compagnie les sommes dépensées pour la création et l'appropriation des emplacements que les ingénieurs de la Compagnie reconnaîtraient n'être pas nécessaires au service de l'exploitation. On sait que ces frais, sur la totalité des terrains, se sont élevés jusqu'à l'année dernière à 100 millions.

« En envisageant la grande valeur des terrains à bâtir
« dans l'isthme, en la comparant à celle qu'ont acquise, en
« Égypte même, les terrains de même nature mis à proximité
« du mouvement commercial par la création de voies nou-
« velles, telles que chemins de fer, canaux, ports, etc., nous
« avons observé avec regret que ni le gouvernement égyptien
« ni la Compagnie ne profiteraient des immenses bénéfices
» que devaient procurer les terrains du canal maritime. Nous
« nous sommes alors adressés à la justice, aux lumières et à la

« sollicitude d'Ismaïl Ier, et nous lui avons fait une proposi-
« tion pour laquelle il nous a promis toute sa bienveillance. »

Nous venons de rappeler les expressions de notre précédent rapport, nous croyons devoir reproduire également l'analyse d'une note qui avait été remise à l'Empereur pour expliquer la nature de la proposition faite alors au Vice-Roi :

« La sentence impériale et la convention du 22 février 1866 « ne donnent pas le droit à la Compagnie de vendre avec « bénéfice les terrains bâtis ou à bâtir qui lui ont été dévolus « en jouissance pendant quatre-vingt-dix-neuf ans ; mais elles « lui permettent de concéder le droit de propriété à ses ces- « sionnaires, en se faisant rembourser simplement ses frais « d'appropriation desdits terrains.

« La Compagnie propose au Vice-Roi de profiter en commun « de la valeur immense que vont acquérir les terrains à Port- « Saïd, à Ismaïlia et aux centres de population autour du « canal maritime.

« On obtiendra dans un certain espace de temps des centai « nes de millions par la vente de ces terrains, auxquels on « adjoindrait successivement d'autres lotissements du désert « appartenant au domaine public, et destinés à acquérir une « valeur, après l'aliénation des lots les plus rapprochés du « canal.

« Si l'on se maintient dans la situation actuelle, il n'y a « profit pour personne.

« En autorisant les ventes avec bénéfice pour la Compagnie « et en partageant les produits avec elle, le gouvernement « égyptien trouvera là une richesse dont il ne peut profiter « sans notre association. »

Notre proposition, approuvée et recommandée par l'Empereur, qui la regardait comme la conséquence et le complément de sa décision arbitrale, ne pouvait manquer d'être agréée par le prince éclairé qui, en définitive, est le principal actionnaire de notre entreprise. Voici la lettre que Son Altesse Royale a bien voulu adresser, après la dernière assemblée générale, à votre Président, chargé de représenter les actions égyptiennes dans cette réunion :

« Mon cher de Lesseps,

« Les propositions que vous m'avez faites relativement à « une vente en commun des terrains à bâtir sur les emplace- « ments où se formeront les villes, aux abords du canal ma- « ritime, ont été l'objet de ma plus sérieuse attention. Je les « ai considérées avantageuses en principe, et ce qui me « retient de vous donner définitivement mon autorisation, « c'est que je désire, dans l'intérêt de ceux qui voudront s'éta- « blir tout autant que dans celui de mes sujets et de « mon gouvernement, que la condition des sujets étrangers « établis en Égypte, *à l'égard du pays,* soit déterminée de ma- « nière que mon gouvernement et les indigènes n'aient plus « à en souffrir. Je vais bientôt entrer en négociations à ce « sujet avec les puissances. Dès que mes négociations, comme « je l'espère, auront abouti, je me ferai un plaisir de vous « donner l'autorisation que vous demandez. (*Applaudisse- « ments.*)

« Agréez, mon cher de Lesseps, l'expression de ma sincère « amitié.

« Ismail.

« A bord du *Mahroussa,* le 12 août 1867. »

Son Altesse Royale avait déjà approuvé le projet qui lui était soumis par la Compagnie, dans une lettre adressée à l'Empereur, et avait demandé en même temps l'appui de Sa Majesté pour faire résoudre favorablement la question de juridiction des étrangers en Égypte dans leurs rapports avec les indigènes.

Il résulte clairement du document officiel dont il vient de vous être donné lecture, que l'étude attentive, faite par le prince, de nos propositions a été complétement favorable, et qu'elles ont été jugées avantageuses à l'Égypte aussi bien qu'à la Compagnie.

Il n'est pas question de détruire les capitulations ; le Vice-Roi n'avait ni l'intention ni le pouvoir de le demander. Il ne s'agit que de l'étude et de l'application d'une juridiction pour les Européens dans leurs relations avec les indigènes, juridiction qui n'existe pas.

Les colonies européennes en pays musulman se sont alarmées : elles ont cru qu'on avait le projet de leur enlever des garanties que leur assurent à bon droit les conventions internationales.

Ni le Vice-Roi, auquel nous avons promis et donné notre loyal concours, ni le gouvernement de l'Empereur n'ont un seul moment songé à s'entendre sur les moyens de priver les Européens établis en Égypte des garanties dont ils jouissent; mais l'on négocie sur les moyens d'augmenter ces garanties, en créant un tribunal spécial devant lequel seraient portées les causes *entre étrangers et indigènes.*

Ce qui se pratique en vertu des capitulations et ce qui continuera de se pratiquer, c'est de faire juger par le Consulat de France, par exemple, toutes les causes concernant les Français entre eux, et celles concernant les Français et d'autres étrangers, lorsque ces derniers sont demandeurs. Le même système est suivi par les consulats des autres pays, soit à l'égard de leurs nationaux, soit à l'égard des étrangers demandeurs. Mais lorsqu'il s'agit des réclamations des indigènes contre les étrangers et réciproquement, aucune justice n'est légalement établie. C'est à cette absence de juridiction que l'on désire pourvoir, et, comme le Vice-Roi d'Égypte a été autorisé par firman du Sultan à faire des conventions avec les divers gouvernements pour régler certaines questions concernant la résidence en Égypte des commerçants européens, on parviendra bientôt, sans aucun doute, à se mettre d'accord sur le meilleur système à adopter, dans l'intérêt de la sécurité des Européens et de la justice territoriale.

Le Conseil d'administration a décidé, quant à présent, que les aliénations de terrains seraient tout à fait exceptionnelles, en faveur seulement des sociétés de navigation ou des administrations maritimes qui ont besoin d'avoir des dépôts de charbon. D'un autre côté, comme il ne nous convient plus de faire des avances de fonds pour les constructions de nos villes, nous consentons à céder temporairement des terrains pour les besoins de nos approvisionnements ou pour des établissements qui contribuent à la prospérité de notre entreprise, soit pendant la durée des travaux, soit pendant l'exploita-

tion. Les occupants des terrains cédés dans ces conditions à Port-Saïd s'engagent à nous payer pendant un temps limité au maximum de 10 ans, une redevance annuelle de 3 francs par mètre, et à nous restituer terrains et constructions, sans aucune espèce d'indemnité, à l'expiration de leur contrat. (*Mouvement.*)

Nous sommes dès à présent certains de rentrer successivement dans toutes nos dépenses de création et d'appropriation des terrains de l'isthme, y compris les intérêts. Quant aux sommes très importantes dont la Compagnie pourra bénéficier en commun avec le Vice-Roi, lorsque notre projet de convention sera réalisé, nous pouvons nous en rapporter à la parole de Son Altesse, dont l'opinion est appuyée sur l'intérêt de l'Égypte. (*Vive approbation.*)

Pour compléter la description de notre domaine, mentionnons notre maison d'administration au square Clary, à Paris, nos grands magasins de Damiette et du Caire, occupant sur les bords du Nil, avec leurs dépendances, une surface de plus de vingt hectares. Ces immeubles ont été acquis au prix de 1,175,000 francs et représentent actuellement une valeur de plusieurs millions.

SITUATION GÉNÉRALE.

Nos travaux développés dans une proportion qui est sans exemple dans l'histoire de l'art de l'ingénieur, leur achèvement assuré pour la date que nous leur avions assignée, notre actif présentant toute sécurité pour l'accomplissement de notre œuvre, l'exploitation du canal commencée par notre service de transit, nos terrains déjà recherchés et acquérant une valeur considérable, la confiance la plus complète parmi les travailleurs de l'isthme, tel est, en résumé, le tableau que viennent de placer sous vos yeux les trois premières parties de ce rapport. A aucune époque notre situation générale n'avait été aussi forte, aussi décisive. (*Très bien, très bien.*)

En présence des faits accomplis et des attestations si for-

melles qui arrivent au public de toutes parts, les préventions disparaissent, les esprits sincères achèvent de s'éclairer, la malveillance est déconcertée.

En France, l'essor de la faveur publique se manifeste par des actes éloquents; en Angleterre, l'évolution d'opinion sur laquelle nous comptions est complète.

Vous avez tous lu la lettre du duc de Saint-Albans, qui, après la visite de nos travaux, écrivait au *Times :*

« *Je suis arrivé ici sceptique et j'en pars ferme croyant en* « *l'achèvement du canal de Suez dans un court espace de* « *temps.* » (Mouvement.)

La sensation produite en Angleterre par cette loyale déclaration a été profonde.

L'incrédulité de nos voisins, déjà fort ébranlée par les secours qu'ils ont tirés, pour leur expédition d'Abyssinie, du transit établi par la Compagnie à travers l'isthme de Suez, a reçu le dernier coup de l'opinion de l'un des membres les plus distingués de leur aristocratie. A cette occasion, un organe important de la presse anglaise, le *Daily News*, s'exprimait ainsi dans son numéro du 28 mars :

« Nous devons tous être reconnaissants envers le duc pour « le langage qu'il a tenu. Depuis quelque temps, les Anglais « qui venaient de l'isthme parlaient, mais en quelque sorte « secrètement et à la dérobée, du progrès, de l'achèvement « prochain et des grands avantages ultérieurs de cette gigan- « tesque entreprise. Sous le règne de lord Palmerston, c'était « presque un devoir patriotique de dire que ce canal ne pour- « rait jamais, ne devrait jamais être, ne serait jamais, en « fait, exécuté. On regardait comme très convenable de tour- « ner en dérision et de condamner une entreprise qui, bien « que poursuivie et exécutée principalement avec des capi- « taux fournis par un autre pays, devait nous donner à nous « un si grand avantage.

» Notre gouvernement eût tout aussi bien fait s'il eût assuré « à l'Angleterre une part dans la gloire d'une entreprise qui « fait tant d'honneur à ceux qui l'ont exécutée, au milieu de « difficultés de tout genre; mais ces regrets ne servent main- « tenant à rien. Le moment est venu de se mettre en mesure

« de profiter des avantages que ce nouveau débouché va bien-
« tôt offrir pour le commerce. » (*Sensation.*)

La lettre du duc de Saint-Albans a été comme le signal d'une agitation qui s'est répandue partout, et qui, en Angleterre, a eu pour résultat pratique d'engager les négociants et les constructeurs de navires à se préparer, afin de profiter à temps de l'ouverture du canal.

Dans un meeting tenu à Newcastle, le 20 mars dernier, sous la présidence du célèbre sir William Armstrong, M. Eustache Smith de Gosforth, l'un des plus importants constructeurs de navires de ce district, rend compte, devant un auditoire nombreux, d'une visite qu'il vient de faire à nos travaux. « Mon premier désir de visiter le canal, dit-il, date
« d'environ trois ans. A cette époque, n'en ayant jamais
« entendu parler en Angleterre que comme d'un projet insensé,
« certain d'aboutir à un avortement, je naviguais dans la Mé-
« diterranée. Je fus surpris de découvrir que tous les étran-
« gers et un grand nombre d'Anglais que je rencontrai en
« parlaient au contraire sur un ton différent, comme d'un
« fait qui s'accomplirait certainement. »

L'orateur lit le journal de son voyage, décrit les moyens employés, et pose ainsi les trois questions principales qui doivent résumer son approbation :

Le canal s'achèvera-t-il? lorsqu'il sera achevé, pourra-t-i être tenu ouvert? et s'il est tenu ouvert, quel sera son effe sur le commerce anglais? »

Voici les réponses de M. Smith à ces trois questions :

« 1° Toutes les grandes difficultés matérielles ont été sur-
« montées assez complètement pour que l'on soit certain que
« l'application des moyens déjà employés les surmontera
« entièrement. »

Le meeting accueille cette déclaration par de vifs applau dissements.

« 2° Quant à la conservation du canal après son achèvement,
« on a toujours supposé que le grand obstacle était l'enva-
« hissement des sables. Dans mon opinion, c'est une crainte
« tout à fait illusoire ; non seulemont le canal est tenu ouvert,
« mais encore on l'approfondit rapidement à travers les dunes

« de sables les plus importantes. Le canal d'eau douce, quoi« que petit et peu profond et que l'on pouvait supposer devoir « être comblé par une tempête, est aisément tenu en bon état « de navigation ; le chemin de fer de Suez au Caire, traver« sant un pays semblable, se conserve sans difficulté. »

Enfin M. Smith répond à la troisième question, l'avenir du canal : « Je suis certain que dans les cinq années de l'ouver« ture du canal la totalité du trafic européen et une grande « partie du trafic américain avec l'Inde, ainsi qu'une part « considérable, sinon totale, du trafic Européen avec la Chine « passeront à travers le canal. (*Nouveaux applaudissements.*)

« Mais personne ne peut calculer l'extension ou l'accroisse« ment possible de ce trafic, lorsque la distance entre l'Europe « et l'Inde sera pratiquement réduite à la moitié de ce qu'elle « est maintenant. Lorsque le canal sera ouvert pendant douze « mois, vous verrez que sa conservation sera considérée comme « aussi essentielle à la vie commerciale de l'Europe que la « poste à bon marché, les chemins de fer et le télégraphe « électrique. »

Tel est le résumé du meeting de Newcastle, où l'autorité de lord Palmerston et de Stephenson avait depuis douze ans fait taire toute opinion opposée.

Il est intéressant de constater en quels termes catégoriques s'expriment actuellement sur le compte du canal les hommes les plus autorisés du Royaume-Uni.

Glascow, cette capitale des constructions maritimes de la Grande-Bretagne, vient aussi de faire son acte de ralliement au canal. Les circonstances de cette manifestation ont droit à une mention toute particulière.

Le 20 mai dernier, se réunissaient, en séance extraordinaire, les membres de l'institution des ingénieurs et des constructeurs de navire d'Écosse.

Deux mois auparavant, M. Lobnitz, ingénieur, associé de l'une des usines de construction de la Clyde, était allé visiter nos travaux. Dès son retour, il s'empressait de rendre compte à une réunion si compétente du résultat de ses observations et des études approfondies qu'il avait faites sur les lieux.

Nous avons cru devoir vous faire distribuer, à votre entrée

en séance, ce compte-rendu digne de tout votre intérêt. Permettez-nous cependant d'en citer quelques extraits : « mon « but, a dit M. Lobnitz, est de présenter devant l'association « l'état actuel et l'avenir du canal... Avant de visiter les « travaux, je dois avouer en toute sincérité que mon opinion sur « cette affaire était que la compagnie s'était engagée dans une « folle entreprise, consistant à creuser sans cesse au milieu « des sables sans la moindre probabilité d'obtenir un résultat « stable quelconque. Je croyais qu'il était à peu près impossible de fixer un terme à ces travaux, et en même temps de « pouvoir espérer que des moyens sérieux de communication « pour les navires d'un fort tonnage fussent établis par ce « canal entre la Méditerranée et la mer Rouge.

« Je dois vous montrer à quel point mes idées étaient erro- « nées et sont changées aujourd'hui. »

Ainsi M. le duc de Saint-Albans, MM. Smith et Lobnitz déclarent tous trois être partis d'Angleterre incrédules, et, après avoir vu, être retournés parfaitement convaincus.

Vous voyez que nous sommes bien loin des protestations qui se manifestaient en Angleterre il y a quelques années. (*Rires approbatifs.*)

M. Lobnitz ne se contente pas d'affirmer l'achèvement certain et prochain du canal maritime; il le prouve par des calculs basés sur des sondages nombreux et réguliers qu'il a effectués entre Port-Saïd et Suez, par la quantité de mètres cubes restant à extraire, par le rendement moyen des dragues et l'ensemble des divers instruments de travail.

Enfin, M. Lobnitz, envisageant l'avenir du canal, promet à la compagnie des recettes qui dépassent de beaucoup nos propres calculs. Il ajoute que le droit de passage de 10 francs par tonne sera équivalent à la prime d'assurance du bâtiment et de sa cargaison.

Après la lecture faite par M. Lobnitz, le président, M. Rankine, savant professeur, invita les membres de l'Assemblée à poser les questions qu'ils croiraient nécessaires pour être éclairés. De ces questions et des réponses catégoriques qui y furent faites, nous citerons une seule. Un membre ayant élevé des doutes sur la suffisance de la rémunération que laisserait

aux actionnaires l'exploitation du canal, au moyen de 10 francs par tonne, le président s'exprima en ces termes :

« Après avoir, sur la foi de Stephenson, longtemps déclaré « le canal impossible, on prétend, maintenant qu'il est à peu « près achevé, que son exploitation ne donnera pas de béné- « fices. Les renseignements apportés par M. Lobnitz donnent « lieu d'espérer que, cette fois encore, le résultat sera tout « autre que celui que l'on prédit, et que la Compagnie réali- « sera des bénéfices considérables. »

M. Lobnitz fait remarquer « combien les droits de passage » seront peu de chose en regard des avantages de toute « nature que la voie du canal présentera : diminution de « moitié sur le parcours, sécurité, diminution du taux d'as- « surance, un navire faisant deux voyages au lieu d'un et « évitant les dangers du passage par le Cap, économie « immense sur les intérêts payés pendant le transport des « marchandises arrivant plus vite à destination. En somme, le « prix total demandé par la compagnie ne représente même « pas la valeur d'un seul de ces avantages. Tous les navires « adopteront cette route aussitôt qu'elle sera ouverte. »

Les constructeurs de Glascow n'attendaient que le fidèle récit de leur envoyé pour se préparer à se servir du canal. Ils savent que la navigation à voiles dépérit chaque jour, et que la navigation à vapeur tend à la remplacer définitivement.

Ils considèrent le canal comme terminé et se mettent à l'œuvre pour préparer les moyens de transport capables de suffire à l'immense trafic qui se fera par la nouvelle voie maritime.

Ainsi la France aura fourni la plus grande partie de votre capital social, mais l'Angleterre fournira la plus grosse part de vos dividendes. (*Triple salve d'applaudissements.*)

Nous nous sommes préoccupés depuis longtemps des questions qui se rattachent aux opérations maritimes relatives au passage d'une mer à l'autre.

Lors de la formation de la Compagnie, nous avons dû évaluer, d'après les documents officiels, le mouvement sur lequel nous avions le droit de compter.

Nous l'avons estimé à trois millions de tonnes.

Nous vous disions déjà, l'année dernière, et nous vous répétons aujourd'hui que nous sommes loin de cette première évaluation.

En 1860, le mouvement maritime entre l'Europe, l'Amérique et l'extrême Orient par la route du Cap, était de 7,250,000 tonnes. La progression constatée de 1860 à 1865, appliquée à la période égale de 1865 à 1870, donne pour cette dernière année un total de 11 millions de tonneaux. C'est être certainement modéré que de prendre seulement la moitié de ce chiffre; et si vous y ajoutez le développement inconnu de la navigation à vapeur entre l'Occident et l'Orient par une voie facile, offrant une abréviation de 3,000 lieues, si vous y ajoutez encore des relations d'avenir dont l'importance est incalculable entre de vastes pays et des centaines de millions d'individus qui, à cause des grandes distances actuelles, n'ont point de rapports directs, l'on ne peut s'empêcher d'admettre aujourd'hui, pour le transit de l'isthme, un minimum de 6 millions de tonnes donnant un revenu brut de 60 millions de francs.

Nous vous disions, l'année dernière: « La marine à vapeur « tend à remplacer la marine à voiles, et cette révolution mari- « time s'accentue de plus en plus dans les deux hémis- « phères. »

L'étude spéciale que nous avons faite de cette question a complétement confirmé nos paroles.

La France et l'Angleterre ne possédaient pas plus de navires à voiles en 1860 qu'en 1840, et cependant le commerce général de ces deux nations avait augmenté, pendant les vingt années, dans d'énormes proportions. Toute l'augmentation du mouvement commercial avait été absorbée par la navigation à vapeur.

En 1840, la France possédait 15,551 voiliers, en 1860 elle en avait 14,608.

L'Angleterre avait, en 1840, 21,883 voiliers; elle en possédait en 1860 24,799.

Pendant cette même période de vingt ans, le commerce général de la France s'élevait de 2 à 5 milliards, le commerce général de l'Angleterre, de 4 à 9 milliards.

Ces chiffres démontrent les progrès extraordinaires de la

navigation à vapeur, qui opère déjà beaucoup plus de transports que la navigation à voiles, et est destinée à la remplacer tout à fait, lorsque l'ouverture du canal de Suez l'aura rendue facile et accessible aux plus grandes distances.

Il y a quatorze ans, à l'occasion des études faites pour le passage des navires dans le canal, nous avons tenu plus de compte de la voile que de la vapeur. C'est le contraire qui a lieu aujourd'hui.

Le passage à travers l'isthme étant destiné à prendre les proportions les plus considérables, nous nous occupons avec beaucoup de soin à étudier et à résoudre toutes les questions qui se rattachent au transit des bâtiments soit à voiles, soit à vapeur, pour ne pas être pris au dépourvu, lorsque les travaux seront terminés ; nous faisons des enquêtes, et les membres distingués de notre commission consultative des travaux, auxquels nous adjoindrons des marins et des notabilités pratiques, nous mettront en mesure d'adopter à l'avance le système le plus approprié aux besoins de la navigation.

M. Couvreux a terminé les déblais du seuil d'El Guisr à l'époque précise annoncée par nous dès l'année dernière, c'est-à-dire six mois avant le délai d'achèvement stipulé dans le contrat. Il a touché la prime promise. Vous lui accorderez l'expression de votre satisfaction pour l'exactitude avec laquelle il a rempli ses engagements. (*Applaudissements adressés à M. Couvreux, qui assiste à la séance*).

MM. Dussaud, qui continuent à mériter nos éloges, auront terminé, à la fin de cette année, les jetées de Port-Saïd. (*Nouveaux applaudissements.*)

Quant à MM. Borel et Lavalley, nos principaux entrepreneurs, nous apprécions chaque jour davantage leur concours et leur dévouement. Pour nous rendre compte de leur opinion, laissons parler M. Lavalley, qui mériterait certainement, s'il était ici, de voir se renouveler l'ovation que vous lui avez faite l'année dernière. (*Vifs applaudissements.*)

Dans son rapport du 14 mai, qu'il nous a adressé de Port-Saïd, nous remarquons les passages suivants :

« Pendant le mois de janvier dernier, la production
« moyenne des dragues était de............ 13,361 m. c.

« En février, de.................... 17,764
« En mars, de..................... 21,637

« Ces progrès sont dus à la plus grande habileté que l'expé-
« rience donne aux équipages, aux perfectionnements succes-
« sifs de quelques organes des appareils, aux conditions
« meilleures dans lesquelles se trouvent les dragues à mesure
« que le creusement du canal donne plus de facilité pour les
« desservir.

« Les progrès s'accroissent en outre par le travail de nuit.
« Les équipages des premières dragues à long couloir ont
« seuls, il y a quelques semaines, commencé à travailler nuit
« et jour sans s'arrêter. Les dragues desservies par les
« bateaux porteurs de déblais ne fonctionnent encore que le
« jour. Pour que les bateaux porteurs pussent, à la clarté de
« la lune, accoster leurs dragues, il fallait non seulement
« que le canal fût ouvert à toute largeur sur les points où ils
« sont employés, mais encore que les équipages eussent atteint
« une plus grande sûreté de manœuvre.

« Encore quelques semaines, et la moitié au moins de nos
« chantiers de dragage ne s'arrêtera ni jour ni nuit, et les
« dernières dragues arriveront à leur production normale;
« nous verrons ainsi le cube mensuel des déblais atteindre,
« puis dépasser 2 millions de mètres cubes.

« Nous sommes plus que jamais en droit de compter sur
« l'achèvement du canal, au 1er octobre 1869. » (*Acclamations enthousiastes.*)

Il est important de constater l'accord complet qui règne sur cette date entre le directeur général de nos travaux et l'entrepreneur chargé de leur exécution, à la loyauté et à la haute capacité duquel nous devons rendre justice, comme à celle de son associé, M. Borel. (*Approbation et applaudissements.*)

M. le Président, après ces paroles, reprend la lettre de M. Lavalley :

« L'expérience continue à démontrer l'inanité des craintes
« que quelques personnes avaient conçues sur la consistance
« des terrains à traverser. Aucune précaution spéciale n'a été
« nécessaire pour assurer le maintien des talus. Aucun ébou-

« lement, aucun affaissement de terrain ne s'est produit.
« On sait que ce n'est qu'à la traversée du seuil d'El Guisr « et du plateau du Sérapéum que le terrain se trouve dans « des endroits sablonneux, et, sur une partie seulement de ces « localités, les sables sont assez fins pour être soulevés par le « vent. Des mesurages exacts, et maintenant très nombreux, « du sable apporté ainsi ont permis de s'assurer que l'entre- « tien du canal ne sera pas plus onéreux que l'entretien d'une « égale longueur de canaux en France. » (*Sensation.*)

M. Lavalley confirme ensuite les détails contenus dans le rapport de M. Voisin ; mais ce rapport ne pouvait pas vous présenter les progrès de nos travaux jusqu'à la fin du mois dernier. Des renseignements postérieurs constatent que le cube exécuté du 15 avril au 15 mai, a été de 1,800,000 mètres cubes. En y ajoutant 900,000 mètres cubes, du 15 mai au 1er juin, nous avons déblayé jusqu'à ce jour 42 millions de mètres cubes.

Notre situation financière vous a montré que le complé- ment de l'emprunt joint aux autres ressources de la Compagnie suffira à solder jusqu'à leur terme les dépenses de nos travaux.

Le projet de loi relatif à notre emprunt a été adopté par le Conseil d'État. Il est soumis actuellement aux délibérations du Corps législatif, où nous espérons trouver, ainsi qu'au Sénat, un accueil favorable. Nous aurons alors obtenu des grands corps de l'État les moyens de compléter notre emprunt, et, sans engager leur responsabilité, nous aurons acquis un témoignage précieux de la sympathie que nous a toujours accordée l'opinion publique. (*Vifs applaudissements.*)

Nous ne terminerons pas sans appeler votre attention sur le concours de tout le personnel de la Compagnie et des entrepreneurs : chacun fait plus que son devoir. Les personnages les plus compétents qui visitent nos chantiers ne cessent de proclamer l'ordre et l'activité qui règnent sur nos travaux, et rendent justice à tous les hommes dévoués qui les dirigent ou les exécutent.

Le gouvernement égyptien a très exactement rempli envers nous ses obligations financières. En dernier lieu, il a complété et

avancé le payement du solde de notre créance par un envo de bons du Trésor. (*Mouvement de satisfaction et applaudissements.*)

On s'occupe de faire d'Ismaïlia un centre important d'échanges entre les produits de l'Orient et ceux de l'Occident, et nous croyons que S. A. R. Ismaïl Ier, qui a eu l'initiative de cette féconde pensée, fera coïncider l'inauguration d'un marché universel dans la capitale qui porte son nom, avec l'ouverture du Bosphore égyptien. (*Acclamations*).

Vous voyez, Messieurs, que vous pouvez accepter le rendez-vous qui vous est donné pour le 1er octobre 1869. (*Bravos! bravos! mouvement prolongé.*)

Maintenant la discussion est ouverte sur le rapport.

Plusieurs actionnaires se sont entendus pour aller, en dehors de la Compagnie, visiter les travaux, afin de juger par eux-mêmes de leur état. L'un d'eux, M. Morellet, qui remplit ici les fonctions de scrutateur, vous dira, en quelques mots, les impressions qu'il a reçues (*Très bien! très bien!*)

Nous allons commencer par entendre les questions ou les observations que vous pourriez avoir à faire sur le rapport.

Un Actionnaire. — Je demande la parole, non sur le rapport, mais sur un bruit que l'on se plaît à faire courir.

Depuis douze ou quinze jours, je lis dans certains journaux, à l'article Bourse, que la hausse des actions de Suez est due à des achats considérables de la Compagnie, et que cela ne peut pas durer.

M. le Président. — Je suis bien aise que vous m'adressiez cette question. Vous n'êtes pas le seul qui nous ayez signalé cette manœuvre. Un de nos cointéressés, dont la famille est propriétaire d'un grand nombre d'actions, écrit à ce sujet une lettre qui est de nature à vous éclairer sur les nouveaux efforts faits pour fourvoyer l'opinion et amener la baisse. Je dois vous lire cette lettre, la voici :

Arcachon, le 29 mai, 1868.

« Monsieur,

« Voici ce que l'on nous écrit de Paris :

« Voulez-vous gagner 30,000 fr...?

« L'assemblée de Suez va avoir lieu, etc., etc...

« Je sais pertinemment que l'autorisation est donnée à la « Compagnie pour faire un emprunt. Or, ce n'est qu'à force « de sacrifices et en vue de cet emprunt que la Compagnie a « fait monter le cours de ses actions de 280 à 440 fr., cours « d'aujourd'hui . . . .

« Le 2 juin, vous irez à Bordeaux, chez votre banquier, et « lui donnerez l'ordre de vendre au premier cours du 3 juin « toutes vos actions de Suez.

« Vos Suez sont vendus. L'assemblée a eu lieu. L'emprunt « a été annoncé. La Compagnie continuera ses sacrifices jus- « qu'à la fin de l'emprunt, pas au delà. Vous verrez alors les « actions, abandonnées à elles-mêmes, descendre ; c'est alors « que vous rachèterez, en réalisant un bénéfice énorme que « j'estime à 30,000 francs.

« Je n'ai pas besoin d'ajouter que nous avons fait mauvais « accueil au trop charitable conseil.

« J'ai cru devoir vous instruire de cette nouvelle tentative, « vous laissant à deviner dans quel but elle a été faite... « auprès de nombreux actionnaires peut-être.

« Veuillez agréer, etc., etc.

« Eug. SANSON. »

Eh bien, je déclare ici, au nom du Conseil, que la Compagnie ne s'occupe nullement de jeu de Bourse, soit pour faire hausser les actions, soit dans tout autre but. (*Triple salve d'applaudissements*).

Elle est complétement étrangère à ces opérations qu'elle ne connaît pas; et quant à moi, je m'intéresse si peu aux affaires de Bourse, que, la plupart du temps, si l'on ne m'annonçait pas la cote, je resterais quinze jours sans la connaître.

Encore une fois, je suis charmé qu'on ait fait cette interpellation. Elle me permet de protester publiquement contre ces bruits, qui sont contraires à la manière franche et loyale avec laquelle les administrateurs soutiennent vos intérêts. (*Très bien! très bien! — Longs applaudissements.*)

UN ACTIONNAIRE. Ces calomnies donnent la mesure du patriotisme de ceux qui les répandent ou les publient.

LX

EXTRAIT DU RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale des Actionnaires, dans sa réunion du 2 août 1869,

PAR M. FERDINAND DE LESSEPS,

Au nom du Conseil d'administration de la Compagnie.

SITUATION DES TRAVAUX.

La quantité de terre à enlever pour creuser le canal maritime avait été prévue à 75 millions de mètres cubes.

L'avancement actuel des travaux, la vérification du nivellement faite au moyen du niveau de l'eau introduite dans les lacs Amers, l'expérience acquise de la tenue des terrains, nous permettent maintenant de calculer exactement combien il reste de déblais à faire pour amener le canal à sa largeur et à sa profondeur définitives.

De ces nouvelles observations et études, il résulte qu'au 15 juillet, le cube des déblais restant à exécuter était d'environ 6 millions de mètres cubes; dans le reste du mois, les chantiers en auront encore extrait près d'un million, de sorte qu'au moment où nous vous parlons nous n'avons plus que 5 millions de mètres cubes à enlever. (*Très bien! très bien!*)

La marche des chantiers nous donnant l'assurance que ce travail peut être exécuté pour le mois d'octobre, nous n'avons pas hésité à fixer au 17 novembre l'inauguration du canal et sa mise en exploitation. (*Bravos unanimes.*)

Ainsi, chacun a bien fait son devoir, et les travaux ont

marché, depuis notre dernière assemblée, avec la vigueur et la régularité que nous vous promettions.

A Port-Saïd, les jetées sont terminées depuis le commencement de l'année et donnent au port toute sécurité. MM. Dussaud ont accompli leur entreprise à notre entière satisfaction.

Le chenal d'entrée entre les deux jetées avait été creusé, l'année dernière, à 6ᵐ50 et 7 mètres, et a permis l'entrée à tous les navires à vapeur qui, en grand nombre, sont venus mouiller dans notre port.

Actuellement les dragues terminent le chenal. Le 1er octobre, elles l'auront creusé à une profondeur de 9 mètres jusqu'à l'extrémité de la jetée ouest, la plus avancée en mer.

De Port-Saïd aux lacs Amers, sur une longueur d'une centaine de kilomètres, le canal présente, depuis plusieurs mois déjà, l'aspect qu'il aura à son complet achèvement.

Partout le canal a toute sa largeur; ses berges au-dessus de l'eau sont réglées. De cette partie du canal plus de la moitié, achevée et creusée à toute profondeur, nous a été remise par les entrepreneurs, et tous les jours de nouvelles longueurs sont présentées à la réception de nos ingénieurs.

Dans ce parcours, 49 dragues enlèvent les dernières couches du fond sur les parties non encore terminées.

Des grands lacs Amers à la mer Rouge, il y a environ 40 kilomètres, sur lesquels 35 ont été faits entièrement à sec, au wagon ou à la brouette. En ce moment s'enlèvent les dernières pelletées de terre, et, dans peu de jours, vous apprendrez que la mer Rouge, introduite dans cette longue tranchée, mêle ses eaux à celles de la Méditerranée et contribue à l'achèvement du remplissage des lacs Amers. (*Très bien! très bien!*)

Les 5 kilomètres du canal qui avoisinent la mer Rouge se creusent à la drague. Onze dragues travaillent sur ce point. Le chenal, depuis la rade jusqu'au rivage où débouche le canal maritime, est à peu près terminé.

Ce chenal, aboutissant à l'extrémité du golfe de Suez, où il n'y a pas de courant parallèle au rivage, où le fond est de gravier et d'argile, où la lame n'est jamais forte, n'a pas besoin d'être protégé, comme à Port-Saïd, par des jetées latérales.

Un brise-lames de 1,500 mètres en enrochements et le terre-plein que nous avons créé sur les terrains découverts à marée basse, concédés à la Compagnie, suffisent à la protection du chenal et de l'entrée du canal maritime.

Ces travaux sont terminés.

Les progrès successifs de nos opérations avaient fait évanouir l'un après l'autre les doutes qu'on avait élevés sur la possibilité du creusement et du maintien du canal. Un seul doute persistait encore, et quelques personnes se demandaient si nous parviendrions jamais à remplir les lacs Amers, tandis que d'autres s'inquiétaient seulement de l'énorme durée qu'ils attribuaient à l'opération.

Nous connaissions exactement l'étendue, la forme, la capacité des lacs, la nature du terrain qui les constitue et la quantité maximum d'eau que la chaleur et l'air sec de l'Égypte peuvent évaporer en un jour. Cette connaissance ne nous permettait pas de partager des inquiétudes peu fondées, et du reste, si un travail était d'un succès naturellement assuré, c'était celui qui consistait à laisser entrer, dans une dépression du sol, de l'eau venant à la fois des deux mers par un canal creusé au-dessous du niveau de ces deux mers avec une section considérable.

L'opération du remplissage des lacs Amers a été confiée à MM. Borel et Lavalley.

Au mois de mars dernier, l'ouvrage établi au débouché nord du canal dans les lacs Amers, pour permettre et régler l'entrée de l'eau de la Méditerranée, a été ouvert en présence du khédive d'Égypte, du prince et de la princesse de Galles.

Dès les premiers jours, le fond du bassin a été rapidement couvert, et nous avons pu nous assurer que la quantité d'eau absorbée par le sol et par l'air était inférieure à ce que nous avions calculé.

Le niveau de l'eau s'élève depuis plusieurs semaines de 3 à 4 centimètres par vingt-quatre heures.

Dans quelques jours, l'ouverture de notre déversoir de la mer Rouge fera plus que doubler la rapidité du remplissage. La fête prochaine du 15 août sera célébrée aux deux extrémités du monde par l'inauguration du télégraphe transatlanti-

que français et par un événement que prévoyaient les vieilles légendes orientales : l'union des eaux de la mer des perles et de la mer du corail. (*Très bien! très bien!*)

Vous saurez que la mer du corail c'est la Méditerranée, et la mer des perles c'est la mer Rouge et le golfe Persique.

C'est au mois d'avril 1867 que nous avons fixé la date du mois d'octobre 1869 pour l'achèvement du canal. Il restait alors plus de 50 millions de mètres cubes à extraire, le matériel des entrepreneurs à compléter, les bassins des lacs Timsah et des lacs Amers à remplir, une grande marge à l'imprévu.

Des difficultés nombreuses et inattendues se sont en effet présentées. Les terrains, sur beaucoup de points, se sont trouvés plus durs que les sondages ne l'avaient fait prévoir. Dans la plaine de Suez, notamment, 10 kilomètres du canal ont dû être faits à sec après que tout avait été disposé pour qu'ils fussent creusés à la drague, après même que quelques portions avaient été ainsi attaquées sous l'eau. Il a fallu changer brusquement l'organisation des chantiers, faire des épuisements difficiles, commander des milliers de wagons, des kilomètres de rails, de nombreuses locomobiles, des pompes puissantes, rassembler des ouvriers terrassiers et installer des chantiers dont le travail quotidien s'est élevé à 15,000 mètres cubes de terre ou de roches, exigeant plus de 1,000 kilogrammes de poudre.

Malgré tous ces obstacles, nos entrepreneurs finiront presque à jour fixe, justifiant ainsi la confiance qu'ils nous avaient inspirée. (*Applaudissements.*)

Nous avons à remercier le gouvernement de l'Empereur pour avoir mis, dès le début, à la disposition de la Compagnie universelle, les ingénieurs distingués qui ont pratiqué avec dévouement, dans la direction de nos travaux, les nobles traditions du corps des Ponts et Chaussées de France. (*Très bien! très bien!*)

Les services qu'ils nous ont rendus ont déjà été appréciés par l'Empereur, qui saura dignement utiliser leur expérience, lorsque leur mission aura été accomplie.

Éclairage et balisage du canal maritime et des ports.

Nous avons eu, dans le courant de cette année, à nous occuper de la question fort importante du système d'éclairage et de balisage à adopter sur le canal maritime et dans les ports, et des conditions nautiques à prévoir pour donner toute sécurité à la navigation. Cette question, après avoir été l'objet d'études très sérieuses de la part des ingénieurs de la Compagnie, a été soumise à l'examen d'une commission composée d'ingénieurs des Ponts et Chaussées et d'ingénieurs des constructions navales, d'officiers généraux et supérieurs de la marine impériale.

En même temps, la Compagnie des messageries impériales, consultée, faisait connaître l'opinion collective de ceux de ses habiles commandants qui avaient pu étudier la question sur les lieux.

Le rapport de la commission a été publié.

Le système d'éclairage et de balisage définitivement adopté par la Compagnie, après de longues études et des expériences multipliées, ne peut manquer d'être satisfaisant. Les appareils ont été commandés. On s'occupe activement des installations. Ils seront en place avant l'époque de l'ouverture du canal.

A la même date, on aura placé les poteaux d'amarrage, les bouées et tous autres ouvrages accessoires destinés à faciliter la navigation. Enfin, la Compagnie aura fait publier une excellente carte hydrographique pour la navigation du canal maritime avec ses deux bassins intérieurs et ses deux ports. Cette carte a été faite par notre ingénieur hydrographe, M. Larousse, chef de la division de Suez, sous la direction de notre directeur général des travaux, M. Voisin-Bey.

Éclairage de la côte d'Égypte entre Alexandrie et Port-Saïd.

En prévision du mouvement maritime qui doit avoir lieu par le canal de Suez, il était indispensable que la côte basse de l'Egypte fût parfaitement éclairée entre Alexandrie et Port-

Saïd. Les études faites par nos ingénieurs d'un système complet d'éclairage de la côte, après avoir été soumises à une enquête locale, ont été examinées par le savant directeur général des phares de France, M. Reynaud, et par les ingénieurs de la Commission permanente des phares. Conformément à l'avis de cette commission, le khédive d'Égypte, toujours prêt à donner des preuves de sa haute et constante sollicitude pour le commerce général et pour le Canal, a décidé l'érection de quatre nouveaux phares de premier ordre sur le littoral de l'Égypte, et a chargé la Compagnie d'en diriger l'exécution.

Trois de ces phares, qui doivent être établis aux pointes de Rosette, de Burlos et de Damiette, seront en fer, et ont été commandés à la Société des forges et chantiers de la Méditerranée; le quatrième phare, érigé à Port-Saïd, a été commandé à la Société des bétons Coignet.

La construction des quatre phares est en bonne voie d'exécution, et tout permet d'espérer que leurs feux pourront être allumés pour l'inauguration du canal maritime.

SITUATION GÉNÉRALE.

Le premier acte de concession du canal de Suez date du mois de novembre 1854.

Le second acte de concession, accompagné des statuts, a été octroyé le 5 janvier 1855.

Les études et les travaux préparatoires ayant précédé l'appel des capitaux ont duré quatre ans.

Le journal *l'Isthme de Suez*, dont la publication a été si utile à notre entreprise, a commencé à paraître le 25 juin 1858.

La Compagnie a été constituée à Paris en décembre 1858.

Le premier coup de pioche a été donné à Port Saïd le 25 avril 1859.

Notre première réunion générale a eu lieu le 15 mai 1860.

Enfin, nous formons aujourd'hui notre onzième Assemblée générale, où nous vous annonçons que le 17 novembre prochain, le canal maritime de Suez sera ouvert à la grande navigation. (*Vifs applaudissements.*)

Animés par le sentiment du patriotisme et du progrès social, vous nous avez apporté avec empressement vos capitaux, et vous les avez maintenus, dans les temps difficiles, avec confiance et désintéressement.

Mais heureusement il n'a pas été nécessaire de vous demander les sacrifices que vous étiez disposés à faire. Le crédit public donne déjà à vos titres une valeur supérieure à leur taux d'émission. (Nous y sommes complétement étrangers comme compagnie et comme administration. C'est le crédit public qui nous prête ses forces et c'est à vous qu'en revient le résultat.) (*C'est vrai ! c'est vrai !*)

Grâce au concours de l'Égypte, qui s'est associée à votre œuvre et aux avantages que nous assuraient les actes de concession, nous avons pu, avec un capital primitif de 200 millions de francs, un emprunt de 100 millions et une bonification de 150 millions obtenue en cours de travaux, sans charges pour la Compagnie, payer régulièrement pendant dix ans les intérêts des sommes versées, et, tout en conservant un fonds de réserve, accomplir ce grand travail dont l'achèvement viendra, dans trois mois, récompenser votre intelligente persévérance. (*Très bien ! très bien!*)

Dans votre première Assemblée générale du 15 mai 1860, nous vous disions :

« Vous envisagez les immenses services que le rapprochement de l'Occident et de l'Orient doit rendre à la civilisation et au développement de la richesse générale.

« Le monde attend de vous un grand progrès et vous voulez répondre à l'attente du monde.

« Cette pensée morale, qui domine parmi vous et que nous avons recueillie dans toutes vos communications, a été et restera l'honneur de notre Compagnie.» (*Très bien ! très bien !*)

On a pu oublier comment votre confiance était appréciée par ceux qui ne croyaient pas à la réalisation de notre entreprise. Pour nous rendre compte du chemin que nous avons parcouru depuis dix ans, aussi bien que pour rendre hommage à la sincérité de nos voisins, il n'est pas sans intérêt de placer ce qui se publiait alors en Angleterre en regard de ce qui s'y publie actuellement. (*Rires approbatifs.*)

A la suite de l'Assemblée générale du 15 mai 1860, un journal de Londres fort répandu écrivait :

« L'allocution adressée par le grand prêtre de l'entreprise « égyptienne au corps de souscripteurs le plus rempli d'abnégation et de confiance qui existe (*On rit*) présente, pour tout « lecteur qui n'a pas encore noyé ses épargnes dans les sables « du désert, un mirage aussi pittoresque et aussi attrayant « que le désert lui-même peut l'offrir à des lèvres altérées et « à des yeux éblouis. (*Nouveaux rires.*) Le fameux Balbriggam, dont le patrimoine, hypothéqué jusqu'à la gorge, « consistait en vastes marais salants auprès de la mer, était « un enfant dans la science de l'imagination, comparé au « grand découvreur d'une nouvelle Péluse, essayant de convaincre son auditoire, à la salle Herz, que deux cent cinquante Européens malades et six cents Arabes enrôlés de « force, qui constituent l'état-major du canal, sont en ce « moment engagés à compléter cette œuvre stupéfiante et « sont assez forts pour le faire sans argent, sans eau et sans « pierre. (*Hilarité.*) Comment se fait-il que les meilleurs critiques français soient toujours à se lamenter sur ce que la « littérature de fiction est morte dans un pays qu a produit « un M. de Lesseps ? » (*Rires approbatifs.*)

Le 29 avril 1869, les paroles suivantes étaient publiquement prononcées par M. Saunders, propriétaire et rédacteur en chef du journal l'*Englishman* de Calcutta :

« Comme représentant de la presse de l'Inde, j'ai à « reconnaître que, moi et nous tous, sujets britanniques, « nous n'avons pas cru à la possibilité de percer heureusement « l'isthme de Suez. Nous nous sommes complétemen trompés « et les faits ont réfuté nos opinions. Nous avons été repoussés de toutes nos positions. Non seulement le canal est « percé, mais il a conquis le monde. Nous allons voir s'operer « une révolution complète dans le mode de navigation sur les « mers orientales, révolution causée par la nécessité de passer « le canal.

« Nos princes et nos vice-rois, nos généraux, nos ingénieurs et nos négociants ont visité les travaux du canal, et « tous sont revenus impressionnés de la grandeur de l'entre-

« prise, de l'habileté qu'on y a déployée et du succès obtenu.
« Liverpool est arraché à son indifférence, Londres est
« éveillée de sa sécurité illusoire ; et tous se préparent à la
« grande lutte qui s'avance tranquillement au devant d'eux
« et à laquelle toutes les nations doivent participer. » (*Bruyants applaudissments.*)

L'ouverture du canal de Suez sera, en effet, une révolution maritime et commerciale. (*Très bien ! très bien !*)

A mesure qu'on approche du moment où la route nouvelle sera livrée à la grande navigation, on voit de plus en plus s'accentuer le changement qui va se produire.

Nous recevons de tous côtés des preuves de l'activité avec laquelle les nations maritimes se préparent à profiter, dès le premier jour, des avantages du canal de Suez.

Si nous sommes persuadés que le percement de l'isthme de Suez fera faire de nouveaux et rapides progrès à la navigation à vapeur, nous ne condamnons pas la voile, comme on l'a dit. Nous savons que la navigation voilière sera aussi facile dans la mer Rouge que dans la Méditerranée ou dans l'Adriatique, plus sûre que dans la mer Noire, dans le golfe du Lion, dans la Baltique et dans la Manche.

Nous nous rappelons que le lieutenant Waghorn, dont l'héroïque persévérance a triomphé des plus incroyables difficultés pour faire adopter par l'Angleterre la route postale de l'Inde à travers l'Égypte, avant l'établissement des bateaux à vapeur, avait prouvé par de nombreuses expériences faites à ses risques et périls, de 1827 à 1835, que l'on pouvait faire parvenir les correspondances entre Bombay et l'Angleterre, en moins de cinquante jours, par la traversée de l'Égypte et sans le secours de la vapeur.

Le capitaine Harris, membre de la Commission internationale qui a préparé les plans du canal de Suez, et qui avait fait soixante-quatorze voyages tant d'aller que de retour dans la mer Rouge, déclarait que la marine voilière trouverait avantage à préférer le passage par l'ithsme au long détour par le Cap.

Un officier distingué de la marine anglaise, le capitaine Methwen, qui a commandé pendant quinze ans des bâtiments

à voiles dans la mer Rouge, nous disait dernièrement que cette mer, avec sa largeur, ses vents traversiers, ses brises régulières, ses belles nuits et l'absence de tempêtes, serait peut-être, dans sa longueur de 500 lieues et dans son développement de côtes de 1,200 lieues, le refuge de la navigation à voiles.

Dans l'origine, on ne croyait pas qu'il fût possible à la vapeur de faire concurrence à la voile pour le transport des marchandises.

Aujourd'hui, la vapeur a vaincu sur mer comme sur terre. Le Havre nous en fournit l'exemple dans la longue navigation de l'océan Atlantique, que l'on avait cru pendant si longtemps devoir être entièrement desservie par les armements voiliers. A la Compagnie transatlantique sont venues s'adjoindre trois nouvelles compagnies : la *Londn,oHavre and New York Steam Company*, la *Bremer American Company*, la *Hamburg American Company*. Toutes ces sociétés prospèrent.

Pour la navigation de l'Inde, jadis exclusivement desservie par la voile et la route du Cap, les steamers n'ont même pas attendu l'ouverture du canal pour s'emparer du transport des soies, de la cochenille, du thé, du tabac, du coton, etc. Pourtant le fret d'une tonne de coton à expédier par steamer de Bombay à Marseille ou à Liverpool est de 100 francs. La tonne de coton venue de Bombay à Suez doit être débarquée sur le quai de cette dernière ville, portée à la gare du chemin de fer, transitée à travers l'Égypte et réembarquée à Alexandrie. On ne peut pas évaluer à moins de 40 francs les frais de débarquement, de transit et de réembarquement en Égypte.

Pour soutenir à Bombay la concurrence des steamers, les dernières circulaires commerciales annoncent que les voiliers offrent le fret à 25 francs la tonne.

Ainsi les steamers demandent 100 francs pour un transport que les voiliers feraient à 25, et les affréteurs accordent la préférence aux steamers. C'est que le négociant calcule tous les avantages que lui vaut la rapidité, et surtout la régularité de l'expédition. Il veut savoir, presque à jour fixe, le moment de l'arrivée de sa marchandise sur le marché européen, afin de l'annoncer par un télégramme, et son opération étant assu-

rée, il peut en commencer une autre. Un steamer peut faire quatre à cinq voyages pendant qu'un voilier n'en fait qu'un seul ou reste en route.

Les progrès de la marine marchande à vapeur coïncident avec les progrès du commerce universel. Si, depuis vingt ans, le commerce maritime a augmenté partout dans la proportion d'un à sept, la marine marchande à vapeur a suivi cette progression. Le tonnage de la navigation à vapeur en France a, depuis vingt ans, augmenté de six cents pour cent. Pendant la même période, l'accroissement de la navigation à vapeur en Angleterre dépasse quatre cents pour cent. On a calculé que la France, l'Angleterre, l'Autriche et l'Italie possèdent maintenant moins de voiliers qu'en 1840. Ainsi tout l'accroissement du commerce maritime a profité à la navigation à vapeur.

L'Italie, qui est entrée la dernière dans le mouvement maritime transformé, a vite pris la place qui lui est due. Le mouvement maritime de Venise qui, en 1868, a atteint 708,792 tonneaux, s'est partagé également entre les vapeurs et les voiliers.

A Alexandrie, l'entrée et la sortie des navires chargés donnaient, en 1866, 884 voiliers, contre 1356 steamers; en 1868, le mouvement est de 792 voiliers, ayant un tonnage moyen de 2 à 300 tonnes, et de 1,512 steamers, d'un tonnage moyen de 1,500 à 2,000 tonnes.

On arrive au même résultat en relevant le mouvement du tonnage dans tous les ports.

L'ouverture du canal de Suez ne sera pas seulement l'accomplissement d'une révolution maritime depuis longtemps préparée par la navigation à vapeur; mais cette ouverture, coïncidant avec l'achèvement des grandes lignes de chemins de fer et des grands réseaux télégraphiques qui enveloppent le globe, inaugurera une nouvelle ère de juste répartition des échanges entre tous les peuples, et permettra à chaque nation de conquérir son indépendance maritime et commerciale.

La *Revue maritime* publie un travail très remarquable de M. de Bragard sur les avantages du Canal de Suez.

On y lit :

« Le voyage par le Cap durait trois mois, et coûtait à « chaque passager 1,500 francs. Ce n'était par mois qu'une « dépense de 500 francs. Par Suez, le voyage, effectué en 25 « jours, coûte 2,500 francs; pourtant les voyageurs prennent « tous cette route, et depuis qu'elle a été accessible, leur « nombre a décuplé. La marchandise obéira elle même à « une force irrésistible. A l'homme libre désormais il faut le « travail libre, au travail libre le commerce libre, à celui-ci « le libre parcours du globe. » (*Très bien! très bien!*)

A New-York une seule compagnie, disposant d'un capital de 150 millions de francs, va établir une ligne de steamers pour les voyages de l'Inde et de la Chine, par le canal de Suez, en faisant escale dans les ports de la Méditerranée.

En Angleterre, de nombreux armateurs ont construit ou remis en chantier des steamers pour les allonger de 10, 20, 30 et 40 mètres, en vue de la grande navigation par le canal.

Les Messageries impériales viennent également d'allonger plusieurs de leurs paquebots, car l'un des éléments de la victoire de la vapeur sur la voile consiste à augmenter la ongueur des navires en conservant le même tirant d'eau et la même force de vapeur, sans diminuer la vitesse. Autrefois la proportion entre la longueur et la largeur d'un bâtiment était de 1 à 5 : les meilleurs constructeurs de France, d'Angleterre et des États-Unis ont reconnu que la proportion peut être portée sans inconvénient de 1 à 15, et même à 20. (*Mouvement.*)

La Russie installe à Port-Saïd un établissement pour les paquebots de la grande Compagnie de navigation à vapeur et de commerce qui doit, par le canal, relier Odessa à l'extrême Orient.

La puissante Compagnie autrichienne le *Lloyd* vient d'accorder, sur chacun de ses navires destinés à la navigation des mers indiennes, un espace où les négociants de l'empire pourront gratuitement expédier les échantillons des produits nationaux dans l'Inde et l'extrême Orient, en vue du développement des échanges par le canal de Suez.

Le gouvernement italien recommande à tous les armateurs

de ses ports de se préparer à profiter de l'ouverture du Bosphore égyptien.

L'Espagne prépare une navigation à vapeur directe entre Barcelone et la riche colonie des îles Philippines.

La Compagnie marseillaise des transports maritimes à vapeur poursuit la construction des steamers de grande capacité. Ces steamers, mus par des machines consommant peu de charbon, permettront d'effectuer des transports entre l'Europe et l'Asie, à des prix très réduits. La Société des transports maritimes, exclusivement commerciale, ne fera d'ailleurs qu'appliquer ce qu'elle a déjà organisé avec beaucoup d'intelligence et de succès entre Marseille et l'Algérie et sur la ligne du Brésil.

Les statistiques commerciales des ports chinois nous donneront une idée de ce que le canal peut attendre des relations existant actuellement entre l'Occident et l'Orient.

La valeur totale des importations et des exportations de l'empire chinois, qui était, en 1855, de 281,000,000 fr., s'est élevée, en 1868, à 1,120,000,000 fr. Le nombre des navires à l'entrée et à la sortie était, en 1855, de 1,527, jaugeant 529,222 tonneaux : il a été, en 1868, de 14,075, jaugeant 6,418,503 tonneaux.

Nous avons déjà dit, l'année dernière, que Marseille avait un tonnage annuel de 5 millions de tonnes, Liverpool de 6 millions de tonnes, et les Dardanelles, aboutissant à une mer fermée, de 6 millions de tonnes.

D'après ces exemples, le chiffre de 6 millions de tonnes, que nous avions admis dans notre rapport de l'année dernière, serait un bien faible minimum pour la navigation de toutes les marines du monde par le canal. Nous le maintenons toutefois, car la certitude d'une recette brute de 60 millions de francs dépasse encore de beaucoup les revenus annoncés au début de notre entreprise.

L'avenir se présente donc à nous sous les auspices les plus favorables. Il ne serait pas plus facile de chiffrer les bénéfices de cet avenir, qu'on ne pouvait prévoir, il y a trente ans, le mouvement actuel des chemins de fer ; mais nous ne voudrions pas vous donner, pour la première année d'exploitation, de

trop grandes espérances. Nous croyons qu'au début les moyens de transport ne correspondront pas à l'abondance des produits qui auront intérêt à profiter d'une voie abrégeant de 3,000 lieues, en moyenne, la distance entre les ports de l'Occident et de l'Orient. Tous nos efforts devront tendre à encourager et à favoriser le mouvement qui se prépare.

Nous considérons que nous aurons seulement accompli la moitié de notre tâche, au moment où le premier grand navire franchira le passage que vous aurez ouvert au monde. Nous emploierons à faire prospérer vos capitaux le même zèle et le même dévouement qui nous ont animés pendant l'exécution des travaux, et lorsque ce résultat, sur lequel nous comptons, sera largement assuré, nous serons heureux, sans attendre l'expiration de notre mandat légal, de vous remettre nos pouvoirs.

LXI

INAUGURATION DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

Nous avons à rendre compte d'un de ces événements qui sont des dates dans l'histoire, et dont le retentissement et les effets se prolongent dans le cours des siècles.

L'ouverture à la navigation du Canal maritime de Suez, annoncée pour le 17 novembre 1869, a eu lieu à l'échéance qui lui avait été assignée.

Cette inauguration, attendue par le monde entier avec un si vif intérêt, avait attiré en Égypte et dans l'isthme, de tous les points de l'Europe et du globe, un concours de spectateurs qu'il serait difficile de dénombrer; depuis un mois, les paquebots de toutes les compagnies maritimes en relation avec l'Égypte étaient littéralement encombrés de passagers ; les uns appelés par la splendide hospitalité du Khédive, les autres spontanément attirés par l'éclat prévu de cette solennité, le désir de s'assurer par leurs yeux du succès d'un ouvrage ayant rencontré tant d'incrédulités, de visiter ces déserts transformés par le génie de l'homme, et devenus plus célèbres, en peu d'années, que les vieux monuments des Ptolémées et des Pharaons.

La presse universelle, la science, les arts, le commerce, l'industrie, toutes les forces intellectuelles et actives des nations avaient, dans cette foule, leurs représentants illustres et autorisés, et, comme pour donner tout son relief à cette fête du travail et de la conquête

pacifique, les souverains, les princes, les ambassadeurs attitrés des puissances venaient la présider et conduire eux-mêmes cette manifestation de notre temps, inouïe jusqu'ici dans les fastes du monde.

Nous ne pouvons avoir l'ambition de retracer dans ce récit tous les traits intéressants de ces grandes journées : nous nous bornerons à concentrer les faits saillants, en les classant de manière à les coordonner et à les rendre clairs pour nos lecteurs.

PORT-SAÏD.

Dès le 13, LL. AA. RR. le Prince et la Princesse des Pays-Bas s'étaient rendus sur leur yacht à Port-Saïd, où se trouvait déjà S. A. le Khédive, venu d'Alexandrie sur son magnifique yacht, le *Mahroussa*, accompagné de Chérif-Pacha, de Nubar-Pacha, et de toute une suite de fonctionnaires égyptiens.

Le 14, M. Ferdinand de Lesseps, avec les membres de sa famille présents dans l'isthme, arrivait également à Port-Saïd, où il trouvait réunie dans le port toute une flotte de navires de guerre et de navires de commerce. Le 15, l'Empereur d'Autriche, escorté d'une frégate de guerre, entrait dans le port, au milieu des acclamations des équipages et au bruit des salves de l'artillerie; il était accompagné par ses deux principaux ministres, MM. de Beust et Andrassy, par l'amiral Tegethoff et par le baron de Prokech, ambassadeur d'Autriche près la Sublime-Porte.

Il nous sera permis de relater, à cette occasion, un incident qui fait honneur au caractère et au courage de Sa Majesté Impériale.

L'Empereur François-Joseph n'avait pas voulu passer devant Jaffa sans s'y arrêter, afin d'aller faire une visite à Jérusalem. A son retour, un coup de vent des plus violents désolait toute la côte, depuis Alexandrie jusqu'au delà de Jaffa, et l'état de la mer ne permettait pas aux petites embarcations de s'y engager sans de grands dangers. Or le port de Jaffa n'est qu'une plage ouverte, les navires sont obligés de jeter l'ancre loin du port, et ce n'est qu'au moyen de frêles barques du pays que l'on peut gagner la ville, ou de la ville se rendre à bord. Le péril est encore augmenté par deux rochers formant une passe étroite qu'il faut traverser et qui présentent de telles difficultés, que, très souvent, l'abordage des passagers est impossible, et que l'on a vu des voyageurs forcés de passer plusieurs fois devant Jaffa sans s'y arrêter, quoique ce fût l'objet de leur destination.

L'Empereur, cependant, résolut d'aller rejoindre son navire; le consul de France, en apprenant cette résolution, se hasarda à se présenter devant le souverain et lui exprima, en termes chaleureux, ses appréhensions sur les hasards qu'il voulait affronter; l'Empereur répondit : « J'ai donné ma parole d'être, le 15, à Port-Saïd, et je ne veux pas manquer à ma parole. » Il s'embarqua; la traversée fut des plus orageuses : deux matelots indigènes furent enlevés par la mer et retirés des flots, non sans peine. Au moment d'accoster le yacht, les vagues étaient si furieuses, qu'on jeta du navire à l'embarcation une corde à laquelle il fallut attacher l'Empereur, pour le hisser sur son vaisseau. Sa Majesté n'était accompagnée dans cette vaillante expédition que par cinq personnes; le reste de sa suite le rejoignit le lendemain.

Le 16, dès la première heure, de nouveaux navires

entraient dans le port; ils se succédaient rapidement, et, à l'horizon, on en apercevait d'autres qui s'avançaient. Parmi eux se distinguait le *Péluse*, l'un des plus beaux bateaux à vapeur des Messageries impériales, conduisant à Port-Saïd les membres du Conseil d'administration de la Compagnie universelle.

A huit heures, le Prince royal de Prusse, à bord de la frégate *Herta*, était à l'entrée du chenal de l'avant-port; bientôt après, il prenait place au mouillage qui lui était destiné, et recevait les mêmes honneurs que l'Empereur d'Autriche.

Cependant, un groupe composé de plus de vingt navires apparaît dans le lointain et se rapproche vivement des jetées; l'*Aigle* est signalé; en ce moment le canon éclate de toutes parts, les vaisseaux de la rade répondent aux salves parties de l'intérieur du port; les matelots de tous les vaisseaux rangés dans les bassins sont sur les vergues, le pavillon national au grand mât, et couverts de pavois; sur le rivage flottent des millions de banderoles joyeusement agitées par le vent, et l'*Aigle* fait ainsi son entrée dans le grand bassin, encombré à ce point qu'il semble impossible de donner place à la foule des nouveaux arrivants.

Le spectacle qui se présente aux regards des voyageurs de l'*Aigle* est des plus imposants: plus de 80 navires, dont environ 50 vaisseaux de guerre, sont rangés dans le port; tous les pavillons de l'Europe y figurent (1); les salves d'artillerie redoublent; l'*Aigle*

(1) Voici la nomenclature des vaisseaux qui se trouvaient dans le port:

Escadre égyptienne, 6 navires; — escadre française, sous les

s'avance lentement au milieu des hourras redoublés des équipages de toutes les marines européennes; les sons de la musique se mêlent aux acclamations parties des vaisseaux et à celles de la population groupée sur le rivage; l'enthousiasme est sur tous les visages, l'émotion dans tous les cœurs; l'*Aigle* s'arrête, jette l'ancre, et, au milieu de cette scène indescriptible, l'Impératrice exprime les impressions qu'elle a ressenties par ces mots: « De ma vie, je n'ai rien vu de plus beau! » Et Sa Majesté venait de voir les fêtes de Venise et de Constantinople, le Grand Canal et le Bosphore; toutefois, avant la fin de son voyage sur le Canal, elle devait être émue par des scènes plus belles encore.

S. A. le Khédive, M. Ferdinand de Lesseps et ses fils s'empressèrent de se rendre à bord de l'*Aigle*, pour saluer l'Impératrice; dans le cours de la matinée S. M. l'Empereur d'Autriche et les princes étrangers se rendirent également à bord de l'*Aigle*.

Le programme des cérémonies religieuses qui devaient précéder l'ouverture du Canal à la navigation

---

ordres de l'amiral Moulac, ayant arboré son pavillon sur la frégate la *Thémis*, 6 navires ;— escadre anglaise, 12 navires, dont 5 frégates cuirassées ; — escadre autrichienne, 7 navires ; — escadre de la Confédération de l'Allemagne du Nord, 5 navires — Russie, 1 navire; — Pays-Bas, 2 navires; — Danemark, 1 navire; — Suède et Norvège, 2 navires; — Espagne, 2 navires. — En outre, deux énormes frégates anglaises cuirassées étaient mouillées en rade, à trois ou quatre kilomètres du port. La flotte italienne, qui s'était rendue à Alexandrie pour assister à l'inauguration, sous les ordres du duc d'Aoste, avait dû renoncer à son projet et rentrer en Italie par suite des inquiétudes causées par la maladie du roi Victor-Emmanuel; mais le commerce italien était, en revanche largement représenté.

générale a été exécuté de point en point. Sur la plage, devant le quai Eugénie, trois estrades élégantes avaient été élevées ; la première, la plus rapprochée du quai, était destinée aux illustres hôtes du Vice-Roi ; en face, entre elle et la mer, se dressaient, à gauche, l'estrade réservée au service musulman, à droite, l'autel chrétien. C'était une noble et généreuse inspiration du Khédive voulant symboliser par là l'union des hommes et leur fraternité devant Dieu, sans distinction de cultes ; c'était pour la première fois qu'en Orient se voyait ce concours des croyances pour célébrer et bénir en commun un grand fait et une grande œuvre.

A une heure, les troupes égyptiennes, dont chacun admirait la tenue et l'air martial, venaient former la haie entre le débarcadère du port et les estrades ; l'artillerie égyptienne, de son côté, se massait entre la jetée ouest et le lieu de la cérémonie. A trois heures, le Prince de Prusse, le Prince et la Princesse des Pays-Bas prenaient place sur l'estrade, suivis par l'émir Abd-El-Kader, qui s'était embarqué à Beyrouth, sur le navire de guerre français le *Forbin* ; puis M. Ferdinand de Lesseps, les membres du Conseil d'administration de la Compagnie, les états-majors des bâtiments de guerre ancrés dans le port, les ambassadeurs des puissances, les consuls, les membres du clergé catholique, etc., etc. Peu d'instants après, arrivaient le Khédive et l'Empereur d'Autriche donnant le bras à l'Impératrice Eugénie. Leurs Majestés assistèrent debout aux deux cérémonies religieuses.

Après la prière musulmane, le grand uléma lut un discours dont nous regrettons de n'avoir pu nous procurer la traduction ; un *Te Deum* fut ensuite chanté par le clergé chrétien, et la cérémonie fut close par une

brillante allocution de Mgr Bauër, protonotaire apostolique, qui fit une profonde sensation sur l'illustre auditoire qui l'écoutait :

« Monseigneur (le Khédive),

« Madame (l'Impératrice Eugénie),

« Sire (l'Empereur François-Joseph) (1),

« Il est permis d'affirmer que l'heure qui vient de son-
« ner est non seulement une des plus solennelles de ce
« siècle, mais encore une des plus grandes et des plus
« décisives qu'ait vues l'humanité, depuis qu'elle a une
« histoire ici-bas. Ce lieu, où confinent, — sans désor-
« mais y toucher, — l'Afrique et l'Asie, cette grande fête
« du genre humain, cette assistance auguste et cosmo-
« polite, toutes les races du globe, tous les drapeaux,
« tous les pavillons, flottant joyeusement sous ce ciel
« radieux et immense, la croix debout et respectée de
« tous en face du croissant, que de merveilles, que de
« contrastes saisissants, que de rêves réputés chimé-
« riques devenus de palpables réalités ! et, dans cet
« assemblage de tant de prodiges, que de sujets de
« réflexion pour le penseur, que de joies dans l'heure
« présente et, dans les perspectives de l'avenir, que de
« glorieuses espérances !

« Oui, le voilà donc enfin sous notre regard, à nos
« pieds, ce travail de géant, ce Canal universel des deux
« mondes, que l'on a cru impossible, parce que l'on ne
« se doutait pas de quoi est capable l'homme, quand
« il veut véritablement. Le voilà, créé par des créa-
« tures, ce fleuve qui sera désormais le sujet de l'éton-

(1) Étaient présents : S. A. R. le Prince de Prusse, LL. AA RR. le Prince et la Princesse Henri des Pays-Bas.

« nement éternel des générations. Le voilà, achevé par
« la science, l'audace, les trésors, les luttes de toute
« nature, la persévérance, le génie de l'homme et la
« manifeste protection de Dieu ! Voilà les vaisseaux
« de toutes les nations prêts à franchir pour la première
« fois ce seuil, qui fait de l'Orient et de l'Occident un
« seul et même monde ; la barrière est abaissée ; un des
« ennemis les plus formidables de l'homme et de la
« civilisation, l'espace, perd en un seul instant 2,000
« lieues de son empire ! Les deux extrémités du globe
« se rapprochent ; en se rapprochant, elles se recon-
« naissent ; en se reconnaissant, tous les hommes,
« enfants d'un seul et même Dieu, éprouvent le tressail-
« lement joyeux de leur mutuelle fraternité ! O Occident !
« ô Orient ! rapprochez, regardez, reconnaissez, saluez,
« étreignez-vous ! Salut à toi, d'abord, splendide Orient,
« d'où, à chaque aurore, nous vient la lumière qui fait
« les jours de notre vie mortelle ! de toi aussi, ô Orient !
« nous vint, dès l'aurore des siècles, la lumière des
« intelligences, et, plus radieusement que tout, la lu-
« mière des âmes, présage du jour qui ne doit jamais
« finir. Salut à toi, merveilleux Occident, qui, après
« avoir reçu la double lumière, t'es efforcé et t'efforces
« tous les jours, et spécialement à l'heure où je vous
« parle, à en faire le patrimoine commun de toute l'hu-
« manité ! Ah ! que, de l'Orient à l'Occident, on se le dise :
« La grande voie des nations est ouverte ! L'océan
« Indien et la mer Rouge ne sont désormais qu'un seul
« et même flot. L'histoire du monde a atteint une de
« ses plus glorieuses étapes. Et comme la chronologie
« du passé se divise en siècles qui ont précédé ou
« suivi la découverte de l'Amérique, la chronologie de

« l'avenir dira : Ce fut avant ou après le jour où l'Orient « et l'Occident se rencontrèrent à travers les flancs « entr'ouverts de l'Égypte, ce fut avant ou après le 16 « novembre 1869, ce fut avant ou après l'ouverture du « Canal maritime de Suez. (*Applaudissements.*)

« Et peut-être y a-t-il encore plus ici que la décou« verte d'un nouveau monde, puisqu'il y a l'union de « deux mondes déjà connus en un seul :

« Assurément, ce qui frappe d'abord, c'est la gran« deur physique ou matérielle de cette œuvre, si auda« cieusement rêvée, si merveilleusement conçue, si per« sévéramment exécutée, et enfin si prodigieusement « achevée. Mais derrière le phénomène matériel, le re« gard du penseur découvre des horizons plus vastes que « les espaces mesurables, les horizons sans bornes où « se meuvent les plus hautes destinées, les plus glo« rieuses conquêtes, les plus immortelles certitudes du « genre humain. Voilà que les vaisseaux du monde « peuvent voguer en droite ligne de l'Indo-Chine jusqu'au « cœur de l'Occident européen. Que porteront-ils, ces « hardis messagers auxquels le génie a donné la vapeur « et auxquels la vapeur a donné des ailes ? Ils porte« ront, avant tout, les richesses mercantiles des nations, « qui, par leurs échanges mutuels, manifesteront désor« mais plus hautement encore que par le passé une des « lois les plus admirables du Créateur.

« Dieu, en effet, en donnant aux hommes partout des « besoins identiques, mais en répartissant inégalement « entre les divers pays les richesses de la création, « Dieu a voulu rendre les nations tributaires les unes « des autres. Les hommes de tout sang, de tous pays et « de toute croyance, que je vois ici devant moi, sont

« non seulement des frères par leur commune ori-
« gine, ils sont encore des associés par leur commun
« intérêt.

« Encore une fois, c'est Dieu qui a fait cela, en
« créant les hommes avec des besoins identiques et
« les terres avec les produits les plus variés. Hon-
« neur donc à cette grande force, qui enserre le monde
« dans une chaîne providentielle de travail et de pros-
« périté, et qui s'appelle : le Commerce. Le commerce
« est plus qu'une force, il est une gloire ; il est plus et
« mieux qu'une gloire, il est un bienfait. Car le com-
« merce ne se borne pas à créer la richesse, il contribue
« aussi, et puissamment, à créer cette grande merveille,
« objectif passionné où tendent les hommes, la civili-
« sation ! (*Applaudissements.*)

« Oui, la civilisation ! C'est elle qui célèbre aujour-
« d'hui une des plus grandes dates que jamais il lui ait
« été donné d'inscrire dans les fastes du genre humain.
« Partez de tous les points du monde, navires de tous
« les peuples de la terre ! Disparaissez dans l'immensité
« de l'horizon, emportant avec vous dans la profondeur
« de vos flancs les produits de toutes les terres et les
« ouvrages de tous les hommes ! Pendant que, chargés
« de toutes ces cargaisons pesantes, vous sillonnez les
« mers, d'invisibles et mystérieux passagers, les idées,
« les mœurs, les coutumes, les langages divers, les
« sympathies mutuelles monteront à votre bord, navi-
« gueront de conserve avec vous, traverseront cet
« isthme si prodigieusement perforé et aborderont à
« tous les rivages où toucheront vos vaisseaux ; et ainsi
« tout homme qui a donné un coup de pioche au Canal
« des deux mondes, alors même que cet homme n'eût

« voulu creuser qu'un passage merveilleux pour le
« commerce, ce travailleur, pionnier conscient ou in-
« conscient de la Providence, a eu la gloire de donner
« un coup de pioche pour ouvrir la route magnifique où
« passeront désormais et à jamais la paix et la justice,
« la lumière et la vérité, c'est-à-dire, au sens le plus
« élevé, la véritable civilisation.

« Après avoir célébré la double grandeur et la signifi-
« cation essentiellement civilisatrice de cette œuvre
« vraiment incomparable, il nous reste un devoir à
« remplir. Il convient de rendre un hommage public et
« solennel, ici, sur cette plage, devant l'univers qui
« nous écoute et nous regarde, devant cette assemblée
« de tous les peuples représentés ici par leurs souve-
« rains, leurs princes, leurs ambassadeurs, leurs clergés
« et l'élite de tous les pays, devant l'histoire qui
« attend et qui s'apprête à écrire une de ses pages les
« plus pathétiques, il convient, dis-je, de rendre ici, en
« ce moment, un hommage éclatant à ceux qui furent,
« qui sont et qui seront désormais les triomphateurs de
« cette grande bataille pacifique gagnée enfin au béné-
« fice du genre humain.

« Monseigneur (le Khédive),

« A Votre Altesse appartient de plein droit notre pre-
« mière parole de gratitude.

« Veuillez recevoir, Monseigneur, l'expression de la
« respectueuse reconnaissance de tous les hommes de
« cœur, qui sur la terre ont ardemment désiré l'achève-
« ment de cette œuvre sans pareille dans l'histoire du
« monde. A travers des difficultés sans nombre, vous
« avez voulu persévéramment ce grand fait si éminem-

« ment civilisateur, et ce que vous avez persévéramment « voulu, vous l'avez courageusement soutenu et enfin « généreusement accompli. Jouissez aujourd'hui plei- « nement de votre glorieux succès. En ce moment, à « cette grande heure de votre vie et de votre règne, « l'Orient et l'Occident vous remercient par ma voix; « l'Égypte, destinée à recueillir la première les fruits de « ce grand labeur, vous appellera son régénérateur, et « l'histoire réserve au règne du Khédive Ismaïl une page « glorieuse et vraiment méritée. (*Applaudissements.*)

« Permettez aussi à une bouche sacerdotale de vous « remercier, en présence de vos illustres hôtes, de cette « large liberté et de ces dons vraiment royaux accordés « au christianisme, à son culte et à ses œuvres, à ses « institutions et à ses écoles, sur cette terre des Pharaons, « qui fut jadis la terre de toutes les servitudes et qui « tend à devenir, aujourd'hui, la terre de toutes les « libertés. C'est à Votre Altesse qu'est due cette bien- « heureuse transformation. La solennité de ce jour ne « dit-elle pas plus éloquemment que tout discours « l'immensité du chemin parcouru? Pour la première « fois, depuis douze siècles, la foi chrétienne peut « élever, en face du croissant, à ciel ouvert, sa voix « pour prier et ses mains pour bénir. C'est là assuré- « ment un grand fait et une grande œuvre; merci, « Monseigneur, d'avoir voulu ce fait, d'avoir fait sonner « cette heure; merci, d'un cœur ému, au nom du « christianisme; merci au nom de la France, au nom « de l'Europe; merci au nom de toute l'humanité, dont « les destinées font un grand pas en ce moment, grâce « à Votre Altesse, qui veut le bien, et grâce à Dieu qui « le bénit. (*Applaudissements.*)

« Madame (l'Impératrice Eugénie),

« Ceux qui ont coopéré d'une manière intime à ce « grand travail connaissent la part que Votre Majesté y a « prise; cette part est immense.

« Il sied bien à votre âme virile de faire les plus « grandes choses en silence; mais il ne saurait nous « convenir de nous rendre complices de ce silence « qui tendrait à fausser l'histoire et à frustrer la posté- « rité. Il importe que l'histoire sache que cette grande « œuvre, pour une part immense, est la vôtre, et « l'histoire, en le disant, dira rigoureusement la vé- « rité; l'histoire ajoutera, Madame, qu'en prêtant votre « puissant appui au Canal des deux mondes, vous avez « été dans la plus étroite communion de pensées et de « sympathies avec la France entière, qui a voulu cette « œuvre; avec cette généreuse et noble France, qui, « dans toutes les classes sociales, s'est enthousiasmée « pour le percement de l'isthme de Suez, a fourni ses « millions et ses bras, son intelligence et son énergie, « ses ingénieurs et ses travailleurs, son personnel et « son matériel; avec cette France enfin, qui s'est, pour « ainsi dire, personnifiée dans un de ses fils, providen- « tiellement doué pour cette tâche prodigieuse par sa « persuasive et familière éloquence, sa fougue impé- « tueuse, son invincible ténacité, la force et la douceur, « une habileté consommée et une loyauté vraiment « chevaleresque, en un mot, par la foi pour ainsi dire « surhumaine dans l'accomplissement de cette œuvre « gigantesque, risée du monde, avant d'être devenue « aujourd'hui l'objet de ses plus enthousiastes admi- « rations! Maintenant que l'incroyable est devenu

« réalité, que la prétendue chimère est là, splendide et « achevée devant notre œil ravi, en ce moment, que « doit-il se passer dans l'âme de celui qui fut l'âme de « tout ce que nous voyons? Dieu seul le sait. Il me « semble que dans ses yeux je vois briller des larmes; « je voudrais les pouvoir recueillir, car elles appar- « tiennent d'abord à la France et puis à l'humanité. « Proclamons-le bien haut : le nom de cet homme « appartient désormais à l'histoire, où, par un rare pri- « vilège de la Providence, il entre vivant; proclamons « devant toute la terre que la France, qui est loin, mais « qui n'est pas absente, est contente et fière de son fils. « Proclamons enfin que jusqu'à l'extrême déclin des « âges, de même que le nouveau monde découvert au « quinzième siècle dira à jamais, à l'oreille de toute « postérité, le nom de l'homme de génie qui s'appela « Christophe Colomb, de même ce Canal des deux « mondes redira à jamais le nom d'un homme qui vécut « au dix-neuvième siècle, ce nom que je suis heureux « de jeter sur cette plage, aux quatre vents du ciel : le « nom de Ferdinand de Lesseps! (*Salves d'applaudisse-* « *ments prolongés.*)

« Nous ne pouvons prononcer ici, en ce moment, tous « les noms qui mériteraient avec le sien de retentir « dans cette solennité; mais gardons-nous d'oublier « ceux qui, illustres ou obscurs, ont péri au champ « d'honneur du travail : donnons, aujourd'hui que le « jour du triomphe est levé, un souvenir reconnaissant « et attendri à toutes ces tombes chères à la fois à leur « patrie respective et à toute l'humanité. Nos regrets « ne sauraient froisser aucune susceptibilité nationale. « Car tous les peuples du globe comptent des victimes

« parmi nos chers morts, qui n'ont vaincu d'autres « ennemis que les espaces et les flots, les déserts et « la barbarie. (*Applaudissements.*)

« Et maintenant qu'il nous soit permis, avant de ter- « miner, de remercier tous ces illustres hôtes, qui ont « bien voulu nous apporter ici l'honneur et la joie de « leur présence.

« Sire, Votre Majesté Apostolique (1) a donné à cette « grande œuvre un témoignage d'insigne sympathie, en « arrêtant ici vos pas au moment où l'Adriatique, qui « baigne votre empire, et la mer Rouge deviennent un « grand fleuve, aboutissant à l'océan Indien. Daigne le « Dieu que vous venez d'adorer publiquement, en vous « agenouillant sur le tombeau du Sauveur du monde, « répandre ses bénédictions sur votre personne, sur « votre dynastie et sur le grand empire qu'il a daigné « confier à votre sollicitude!

« Puissent toutes les nations, dont les princes, les « ambassadeurs illustrent ce grand jour de leur pré- « sence, prospérer dans la concorde et dans la paix, et « puisse ainsi la grandeur de chaque peuple devenir la « grandeur de tous et la durable pacification du genre « humain!

« Et pour terminer dignement cette grande solennité, « élevons nos pensées non seulement de l'image des « patries distinctes jusqu'à la grande humanité tout « entière, mais par delà et au-dessus de l'humanité; « élevons nos âmes jusqu'à l'éternelle et adorable Divi- « nité, qui, dans sa bonté infinie, a permis à des hom- « mes mortels de faire une œuvre aussi prodigieuse,

(1) L'Empereur d'Autriche (François-Joseph).

« sorte de création dans la création, puisqu'elle a fait
« de l'Afrique et de l'Asie deux continents dont Dieu est
« le créateur, dont l'immensité est la limite, et dont le
« Canal des deux mondes est désormais la féconde et
« immortelle séparation.

« Dieu tout-puissant et éternel! Dieu, créateur du
« monde et Père de toute créature, bénissez cette voie
« nouvelle que vous avez permis à l'homme d'ouvrir
« au sein de votre création. Faites de ce fleuve non
« seulement la grande voie de la prospérité universelle,
« faites-en le chemin royal de la paix et de la justice,
« de la lumière et de la vérité éternelle. Que votre
« souffle divin plane sur ces eaux! Qu'il y passe et
« repasse, de l'Occident à l'Orient, de l'Orient à l'Occi-
« dent! O Dieu! servez-vous de cette voie pour rap-
« procher les hommes les uns des autres; mais
« rapprochez-les surtout de vous-même et soyez-
« leur propice à tous, dans le temps et dans l'éternité. »
(*Longue acclamation.*)

Le soir, un magnifique feu d'artifice donné par le Khédive, l'illumination de Port-Saïd, tout parsemé de bannières et de banderoles, terminaient cette journée.

Les illustres visiteurs, les marins et les navigateurs de tous les pays qui se trouvaient présents, étaient unanimes à reconnaître et à admirer la beauté, la sûreté, la grandeur des ouvrages qui constituent le port de Port-Saïd, c'est-à dire l'entrée du Canal maritime par la Méditerranée.

On nous rapporte qu'un de nos marins les plus justement estimés, administrateur de premier ordre, M. le vice-amiral Pâris, si connu et si respecté de toute la marine française, arrivant d'Alexandrie sur le *Péluse*, fut

tellement frappé à l'aspect de ce vaste avant-port ayant à son sommet une ouverture de 600 mètres, s'élargisssant jusqu'à une base de 1800 mètres entre la racine des deux jetées et débouchant sur un bassin de 400 mètres de large, 800 mètres de long, 8 mètres de profondeur, et de ses trois bassins additionnels, que des larmes mouillèrent ses yeux et qu'il s'applaudit, exprimant tout haut son bonheur, que le monde fût redevable d'un pareil ouvrage à la France et à des ingénieurs français.

DE PORT-SAÏD A ISMAÏLIA.

L'heure de l'épreuve décisive était enfin arrivée pour le Canal de Suez; il était temps, car les bruits les plus impossibles répandus par cette malveillance acharnée et insaisissable qui semble organisée des bords du Nil aux bords de la Seine, couraient de bouche en bouche, à Alexandrie comme au Caire. A en croire les colporteurs de ces nouvelles, le canal n'était pas transitable, l'inauguration était ajournée.

L'Impératrice était partie pour la France; l'Empereur d'Autriche regagnait Trieste; un énorme rocher interceptait le passage; un incendie avait dévoré soixante maisons à Ismaïlia, et la plus triste des déceptions attendait tout ce public d'élite qui était accouru pour voir un pays créé artificiellement, sans aucune chance d'avenir, et qui allait redevenir le désert comme par le passé; les ingénieurs avaient pris la fuite; M. de Lesseps avait perdu la tête; foudroyé par le désespoir, M. Lavalley s'était tué.

On voit que certaines imaginations en Égypte n'ont rien à envier à certaines imaginations de Paris. Cependant,

tout se préparait pour commencer l'épreuve et franchir le passage qui sépare les deux mers.

Dans la nuit du 16 au 17, on apprenait à Port-Saïd un accident peu important en lui-même, mais fâcheux pour l'impression qu'il pouvait produire. Un navire de la marine égyptienne, le *Latif*, déjà connu de nos lecteurs, et un navire de guerre français, la *Salamandre*, avaient été envoyés en éclaireurs pour expérimenter la voie; la *Salamandre*, bien commandée et bien gouvernée, avait effectué, sans la moindre difficulté, tout le trajet entre Port-Saïd et Ismaïlia, et, le matin du 17, elle jetait l'ancre dans le lac Timsah. Le *Latif* avait été moins heureux : entre Port-Said et Kantara, une fausse manœuvre l'avait jeté en dehors du chenal, très nettement tracé par des bouées, et il était venu s'échouer sur la risberne. Cet accident n'avait pas empêché le passage de la *Salamandre*, qui marchait après le *Latif*; donc le chenal principal était libre. Mais il s'agissait de savoir quelle était l'étendue du mal et quels pouvaient être les dommages causés par cet échouage. Des secours immédiats furent expédiés de Port-Saïd : dans la nuit, S. A. le Khédive partit pour Ismaïlia; il s'arrêta sur le théâtre de l'accident; il dirigea lui-même les opérations avec une remarquable sagacité, et, en peu de temps, le *Latif*, remis à flot, gagnait, par ses ordres, Kantara, où il devait stationner en gare afin de saluer les navires qui allaient passer devant lui.

Dès huit heures du matin, toute une flotte s'ébranlait pour entrer dans le canal : l'*Aigle* ouvrait la marche; à huit heures et demie le yacht impérial en franchissait l'entrée, masquée par deux colossales pyramides en bois; en une heure un quart il était à Raz-el-Ech, à 14 kilo-

mètres de Port-Saïd, et à midi et demi il passait devant Kantara; il avait fait, dans ses quatre heures, 44 kilomètres, et malgré ses 18 mètres de largeur et ses 99 mètres de longueur, il n'avait cessé de gouverner avec la plus grande précision. A Kantara, où il recevait le salut du *Latif*, il trouvait deux immenses tertres, formés par le travail des excavateurs, ornant les deux rives recouvertes de verdure, et surmontés de grandes inscriptions à jour, faites en feuillage, sur l'une desquelles on lisait: *Vive l'Impératrice!* et sur l'autre : *A Ismaïl, la ville de Kantara;* les bords du canal étaient parés de longues guirlandes de verdure.

Après l'*Aigle*, sur son yacht, l'Empereur d'Autriche, M. Voisin-Bey, directeur général des travaux, et deux autres vapeurs portant, l'un, la suite de l'Empereur, et l'autre, le baron de Prokech, son ambassadeur à Constantinople; puis le Prince royal de Prusse sur son yacht, avec M. Laroche, ingénieur chef de la division de Port-Saïd; le Prince et la Princesse des Pays-Bas, avec M. Ruyssenaers, consul général des Pays-Bas et vice-président de la Compagnie universelle, et M. de Gioia, ingénieur chef de la division d'El Guisr; sur la *Psyché*, lord Elliot, ambassadeur d'Angleterre près la Sublime Porte, et lady Elliot; et sur le *Vladimir*, le général Ignatieff, ambassadeur du Czar près la même cour, et Mme Ignatieff. Après ces hauts personnages venait une longue file de vaisseaux d'État et de commerce, espacés de façon à éviter les abordages, et que nous retrouverons tout à l'heure, au terme de cette première étape.

ISMAÏLIA.

Sur ces entrefaites, un mouvement immense se produisait à Ismaïlia : une multitude, de toutes les langues, de toutes les races, de toutes les couleurs, de tous les costumes, s'amoncelait dans les larges rues de cette naissante cité, ressemblant à un vaste berceau de feuillage et de fleurs. Rien ne peut rendre la grâce et la fraîcheur de cette oasis créée par le Nil et par l'industrie de ses habitants, au milieu du désert aride qui l'enveloppe de tous côtés, et qui est destinée encore à être envahie par les vastes proportions d'une cité qui sera avant longtemps l'entrepôt du commerce entre l'Orient et l'Occident.

A tout instant défilaient, montés sur des chevaux ou des dromadaires, les fiers Bédouins du désert, portant leur fusil en bandoulière; des chameaux conduits par des hommes à pied, chargés de vivres, de tentes et de tous les ustensiles accessoires; tous les cheiks des villages égyptiens semblaient s'être donné rendez-vous devant le lac Timsah, tant leur foule était nombreuse; les invités et les touristes européens cherchaient des logements et n'en trouvaient pas, car tous les hôtels et même les maisons particulières étaient non pas occupés, mais encombrés. Heureusement, la vigilance du Vice-Roi avait pourvu à cette difficulté et, par ses ordres, des lignes de tentes, contenant plusieurs lits, étaient dressées le long du canal d'eau douce, et offraient un abri fort prisé en ce moment de détresse. Les indigènes, de leur côté, avaient élevé leurs tentes sans ordre entre la ville et le canal d'eau douce, mais ce désordre

ne laissait pas que d'être pittoresque. A toute minute ces multitudes grossissaient et, d'après un calcul du Khédive, elles ne s'élevaient pas, dans les journées du 17 et du 18, à moins de 100,000 âmes. L'agitation était grande dans ces foules, mais c'était une agitation joyeuse et confiante ; on connaissait là les faits dans leur vérité ; on savait que les mesures prises ne laissaient pas de doute sur le résultat final. Mais on n'en attendait pas moins avec impatience l'arrivée de l'*Aigle* et de la flotte qui le suivait, et dont le télégraphe avait annoncé le départ de Port-Saïd.

Toute la population s'était portée sur les hauteurs du seuil d'El Guisr, et là, échelonnée le long des berges, elle guettait avec anxiété le moindre navire panaché de fumée qu'elle eût pu apercevoir à l'horizon. Enfin, vers quatre heures et demie, des vapeurs noirâtres apparaissent non en avant, mais en arrière du lac Timsah, non du côté de Port-Saïd, mais du côté de Suez. On s'étonne, on s'interroge, et l'on apprend que ces vapeurs sont les avant-coureurs de trois navires égyptiens qui étaient à l'ancre dans la mer Rouge et qui achevaient de franchir le canal, entre Ismaïlia et Suez.

Presque en même temps, l'*Aigle* faisait son apparition entre les deux berges de la gigantesque tranchée du seuil d'El Guisr; le yacht impérial s'avançait sur ces eaux tranquilles, lentement, avec une sorte de majesté calme, en silence, comme recueilli dans la pensée de ces nouvelles destinées dont il était l'inaugurateur.

L'Impératrice, à la fois pensive et souriante, était assise sur la dunette, entourée de ses officiers et de ses dames d'honneur, ayant à ses côtés M. Ferdinand de Lesseps, M. et Mme Charles de Lesseps, et son second

fils, M. Victor de Lesseps; dès que l'*Aigle* est à portée de la voix, les acclamations éclatent, les vivats à l'impératrice se mêlent au nom salué de M. Ferdinand de Lesseps ; l'Impératrice, elle-même, stimule cet élan ; elle signale en quelque sorte aux spectateurs M. de Lesseps comme le premier sur qui doit se porter leur enthousiasme, et c'est dans un mouvement indescriptible de ravissement mêlé d'attendrissement que toute cette foule émue regarde passer ce beau navire, portant la bonne nouvelle de l'union accomplie entre l'occident et l'orient.

Oui, il y avait des larmes dans les yeux, des sanglots dans les poitrines, et les âmes les plus fermes, les intelligences les plus hautes, n'étaient pas les moins émues.

Une demi-heure après, le yacht impérial entrait dans le lac Timsah, où il était accueilli par les saluts des trois navires de guerre égyptiens, qui entraient en quelque sorte du côté de Suez comme pour lui souhaiter la bienvenue, tandis que l'Impératrice entrait du côté de Port-Saïd. A ces saluts se mêlaient les décharges des batteries de terre, desservies par un régiment d'artillerie que le Vice-Roi avait fait venir à Ismaïlia pour la circonstance, les sons plus bruyants qu'harmonieux de tous les instruments de musique que les Arabes possèdent pour témoigner leur allégresse, et les clameurs à la fois enthousiastes et reconnaissantes des races si diverses qui se pressaient autour de ce spectacle unique dans l'histoire des réceptions royales.

Dès que l'ancre fut jetée, le khédive s'empressa de se rendre à bord de l'*Aigle*, et, après avoir présenté ses hommages à l'Impératrice, Son Altesse se jeta avec effusion dans les bras de M. de Lesseps.

En effet, ce vaisseau impérial à cette place, porté par les flots réunis de la Méditerranée et de la mer Rouge, au-dessus de cette dépression autrefois desséchée, c'était la gloire de son règne, l'immortalité de son nom; c'était plus encore, c'était l'Égypte signalée à la reconnaissance des peuples par un des plus grands services qu'ait reçus l'humanité. L'Impératrice aussi avait sa belle part dans ce triomphe : elle avait, dès les débuts, apprécié et compris l'utilité de l'entreprise; elle l'avait constamment soutenue de sa sympathie, elle l'avait toujours couverte de sa sollicitude vigilante; elle l'avait préservée de bien des dangers; elle lui donnait un nouveau témoignage de son intérêt et de sa confiance, en venant elle-même présider à cette inauguration, dernier terme d'un succès auquel elle avait tant contribué, et nous concevons qu'en voyant dans ces flots inconnus tant de grandes choses réalisées, son émotion, comme on nous l'assure, soit allée jusqu'aux larmes.

L'entrée de l'Empereur d'Autriche dans le lac Timsah et celle des autres grands personnages royaux et diplomatiques que nous avons déjà cités, suivait de près celle de l'Impératrice, les mêmes honneurs leur étaient rendus, à mesure qu'ils arrivaient.

Pendant ce temps, la ville et la plage s'illuminaient, les tentes innombrables qui couvraient les bords du canal d'eau douce, couvert lui-même de dahabiehs qui avaient transporté à Ismaïlia les familles des Pachas et des grandes notabilités de l'Égypte, formaient une ligne de lumière qui s'étendait sur tout le front de la ville, depuis le village arabe, au sud, jusqu'au chalet du Vice-Roi, au nord ; le chalet lui-même était brillamment éclairé. Des milliers de convives étaient reçus et se succédaient aux

tables qu'avait fait préparer, sur plusieurs points, la munificence du Vice-Roi; une fête arabe, comme il est probable que l'Égypte n'en avait jamais vue, se tenait sur ce vaste espace, et pendant que tout était joie, chants et allégresse, la flotte, qui, le matin, était partie de Port-Saïd, à la suite de l'*Aigle*, venait, navire après navire, s'ancrer au lac Timsah.

Dans la matinée du 18, le lac Timsah, comme port central de l'isthme, était inauguré par plus de cinquante navires égyptiens, français, anglais, autrichiens, allemands, hollandais, russes, espagnols, italiens, norwégiens, suédois, tous pavoisés, les uns représentant la puissance de leur pays, les autres sa richesse et son commerce.

Le spectacle, on le comprend, exerçait sur la foule la plus profonde impression ; sous ce ciel bleu, resplendissant de soleil et reflété par ses eaux, le lac était magnifique, l'aspect de tous ces navires chargés de rois et des grands personnages de l'Europe, avec leurs formes gracieuses, leurs agrès pavoisés de couleurs éclatantes, faisait l'effet d'un rêve ou d'un conte de fées.

La journée du 18 devait être consacrée à célébrer ces événements merveilleux, à donner aux personnages réunis en ces lieux le temps de se communiquer leurs sentiments et d'échanger leurs félicitations. A huit heures du matin, l'Impératrice, toujours infatigable, descendait à terre, et, accompagnée par sa suite, par M. Ferdinand de Lesseps et ses fils, allait, à cheval, visiter le chalet du Vice-Roi, le seuil d'El Guisr, si célèbre dans l'histoire du Canal, et montée sur un dromadaire, elle revenait à Ismaïlia parcourir la ville, le village arabe et descendait au chalet de M. Ferdinand de

Lesseps, où elle recevait avec une grâce bienveillante et sympathique qui lui a gagné tous les cœurs, les dames d'Ismaïlia, averties de l'intention de l'auguste visiteuse.

A deux heures l'Impératrice, l'Empereur d'Autriche, la princesse royale de Prusse, les princes ayant assisté à l'inauguration, traversaient de nouveau la ville, au son des musiques militaires, au milieu des flots pressés de la population, entre deux haies de soldats, dans les voitures de la cour égyptienne, pour aller rendre au Khédive, dans le magnifique palais qu'il venait de se faire construire, à Ismaïlia, la visite qu'il leur avait faite à bord de leurs yachts.

Le soir, un bal brillant réunissait encore au palais tous ces augustes hôtes de l'Égypte : on y pouvait voir toutes les décorations et tous les uniformes de l'Europe et de l'Orient, 4 à 5,000 personnes remplissaient à peine de vastes salons ; le départ de l'Empereur d'Autriche et de l'Impératrice Eugénie était salué par un splendide feu d'artifice.

Nous nous abstiendrons de décrire l'état et l'animation de la fête populaire qui, de son côté, remplissait d'illuminations et de clameurs les bords du lac Timsah et du canal d'eau douce. Ce récit, d'ailleurs, a été publié par les journaux, et nos lecteurs, à coup sûr, en ont déjà connaissance.

DU LAC TIMSAH AUX LACS AMERS.

Le 19, l'*Aigle* et les yachts royaux devaient continuer leur trajet vers Suez. Il avait été résolu que, comme nouvelle preuve de la bonne navigation du canal, la petite

escadre impériale jetterait l'ancre dans le beau bassin des lacs amers et y passerait la nuit. En conséquence le 19, à midi et demi, l'*Aigle* quittait le lac Timsah et, après avoir traversé le Sérapéum, mouillait à quatre heures et demie au phare sud des lacs Amers. Avant la nuit, quinze autres navires étaient mouillés autour de lui. Il y avait quelque chose d'imposant et de solennel dans ce groupe de vaisseaux immobiles, isolés de toute population, entourés par le désert, sous ce ciel étoilé, dans cette splendide nappe d'eau, amenée là par le génie de l'homme, et aussi vaste que le lac de Genève. Pendant la soirée, les souverains et les princes ne cessèrent d'échanger entre eux des visites et les navires eux-mêmes se saluaient par des fusées et des feux d'artifice.

DES LACS AMERS A SUEZ.

Le lendemain 20, l'*Aigle* se mettait en route, à sept heures moins un quart : il entrait triomphalement dans la mer Rouge, à onze heures et demie.

Ainsi le problème du passage était résolu ; le yacht impérial avait franchi en seize heures, sans accident, sans arrêt dans ses périodes de navigation, toute la ligne du canal maritime depuis le grand bassin de Port-Saïd jusqu'à la rade de Suez.

Immédiatement le fait décisif et définitif était constaté dans le journal de bord, et nous sommes heureux de pouvoir livrer, dès à présent, à la publicité, les noms des signataires de ce document, qui restera une pièce historique.

Extrait du Journal de bord, du yacht impérial l'Aigle

mouillé sur la rade de Suez (mer Rouge),
le 20 novembre 1869, à onze heures et demie du matin.

« *Signé* :

EUGÉNIE ;
Prince Joachim MURAT ;
Ferdinand de LESSEPS ;
F. DONAY ;
J. de SURVILLE, commandant du yacht ;
H. DAVILLIER, de Saint-Jean-d'Angély ;
Comtesse de la POËZE, dame du palais ;
Duc de HUESCAR ;
Mme DELESSERT-NADAILLAC ;
Marie STUART ;
Louise STUART ;
Jeanne de LESSEPS ;
Angèle MARION ;
Comte de COSSÉ-BRISSAC ;
CLARY ;
F. RAIMBAUX ;
Ch. de LESSEPS ;
V. de LESSEPS ;
A. MEURVILLE, officier de l'*Aigle*, lieutenant de vaisseau ;
Albert CLÉMENT, lieutenant de vaisseau du yacht l'*Aigle* ;
F. RIDEL ;
Ed. HEPP ;
Aug. MARIETTE ;

V. BOTARD;
A. de REFFY;
L'abbé MÉTAIRU ;
J. de la MURE, officier de l'*Aigle*;
B. ESCANDE, lieutenant de vaisseau de l'*Aigle*;
P. de POSSEL;
G. E. DUBOIS, enseigne de vaisseau de l'*Aigle*;
A. DUFRIEZ, mécanicien principal de l'*Aigle* ;
DOUÉ, médecin-major de l'*Aigle*;
GASQUET, officier d'administration de l'*Aigle*.

Pendant toute la journée, les navires qui étaient ancrés au lac Timsah arrivaient dans la mer Rouge, et la rade présentait à l'œil du spectateur le magnifique spectacle de plus de 50 navires de tous pavillons et de tous rangs disséminés sur ses vastes espaces.

Dans l'après-midi, le Khédive, l'Empereur d'Autriche, le prince royal de Prusse, les ambassadeurs d'Autriche, de Russie et d'Angleterre partaient pour le Caire, où les attendaient de nouvelles fêtes; ils étaient suivis le lendemain par le prince et la princesse des Pays-Bas.

Le 21, l'Impératrice visitait les fontaines de Moïse.

RETOUR A PORT-SAÏD.

Le 21, l'*Aigle* reprenait la route de Port-Saïd et traversait, avec la plus grande facilité, les lacs Amers et le Sérapéum; il entrait dans le lac Timsah, après sept heures et demie de marche. Il séjournait de nouveau devant Ismaïlia, le 22; le 23, il partait de son mouillage, à six heures et demie du matin, et rentrait à Port-Saïd à deux heures de l'après-midi, c'est-à-dire après sept heures et demie,

temps égal à celui qu'avait pris la traversée de Suez à Timsah. Le trajet total d'un bout à l'autre du canal avait duré quinze heures.

Les navires qui, après avoir suivi l'Impératrice à Suez, retournaient, à son exemple, à Port-Saïd et arrivaient aussi dans des conditions de navigation bien supérieures à celles que plusieurs d'entre eux avaient éprouvées en allant, ces navires, du 21 au 28, étaient au nombre de 45.

Ce voyage mémorable était terminé, et l'histoire en conservera longtemps le souvenir ineffaçable comme la mémoire de tous ceux qui ont eu le bonheur d'assister à ces solennités où, dans la personne de sa gracieuse souveraine, la France a recueilli tant d'hommages.

RÉSULTATS ACQUIS.

L'expérience effectuée de la grande navigation dans le canal ne laisse place à aucun doute.

Environ 130 navires moyens et de haut bord viennent de le parcourir sur toute sa longueur, à la montée et à la descente.

Pour donner une idée exacte des résultats de cette épreuve, nous ne pouvons mieux faire que de constater les diverses circonstances observées par les marins de l'*Aigle*, dans son trajet d'une mer à l'autre.

Voici les raisons de cette préférence.

L'*Aigle* naviguait à la tête de la longue colonne nautique qui inaugurait le canal. C'était donc celui qui devait trouver les plus grandes difficultés et mettre le plus de prudence dans sa marche.

Un seul navire de la colonne inauguratrice, le *Péluse*, avait une longueur supérieure à la sienne.

L'*Aigle* était un bateau à aubes; aucun des navires qui le suivaient ne lui était égal pour la largeur (18 mètres).

Sans accident, sans encombre, l'*Aigle* a effectué sa traversée, de Port-Saïd à Suez, en seize heures.

Son retour de Suez à Port-Saïd s'est réalisé en quinze heures.

Comme il est facile de le penser, le maximum de la vitesse (11 nœuds et demi, c'est-à-dire plus de 21 kilomètres à l'heure) a été obtenu dans les lacs Amers, et elle aurait pu, sans inconvénient, être plus grande.

Dans le canal maritime proprement dit, le maximum de la vitesse (au départ) a été de 4 à 5 kilomètres, la vitesse moyenne a atteint 14 à 15 kilomètres.

Dans les diverses périodes de ces vitesses, l'*Aigle* a gouverné constamment avec la plus grande précision.

Le *Péluse*, l'un des plus gros navires de la colonne, a, par les stationnements de son premier passage, mis dix-neuf heures dans son trajet d'aller, non compris, bien entendu, le temps d'arrêt, suite de ses échouages. Plus expérimenté au retour, il s'est rendu en seize heures, sans aucun accident, de Suez à Port-Saïd.

On affirmait, au Caire et à Alexandrie, que de forts paris s'étaient engagés, à Paris et à Marseille, pour et contre l'accomplissement du passage du *Péluse*.

Nous ne connaissons pas un bâtiment qui ait exécuté le trajet en plus de vingt heures.

La canonnière anglaise, le *Rapid*, a fait, en quatorze heures, directement et sans arrêt, la traversée de Suez à Port-Saïd.

Un autre navire, sous le même pavillon, le *Lynx*, l'a exécutée de la même façon en douze heures.

Il est donc hors de doute que le passage à travers l'isthme pourra s'effectuer avec certitude à la vitesse moyenne de 10 kilomètres indiquée par les règlements de navigation de la Compagnie.

Un des arguments les plus répétés du dénigrement systématique a été que l'agitation des eaux, causée par le passage des grands navires, ne pouvait manquer de miner les berges et d'en déterminer l'écroulement. L'*Aigle*, vapeur à aubes d'une des plus grandes largeurs, a constaté que, par une vitesse de 12 à 14 kilomètres, l'effet du remous, causé par les roues sur les berges, était probablement moindre et, à coup sûr, pas plus considérable que celui des petits canots à vapeur, qui, jusque-là avaient fréquenté le canal pour le service de la Compagnie, et dont le propulseur est peu immergé dans les eaux; s'il en est ainsi pour les bateaux à aubes, la condition sera encore meilleure pour les bateaux à hélice, dont le remous à la surface est beaucoup moins sensible.

C'est là, sans doute, une constatation des plus satisfaisantes pour la conservation facile et l'économique entretien du canal.

Au total, sur le mouvement de plus d'une centaine de navires qui avaient traversé et retraversé le canal, six de ces navires avaient échoué par des causes indépendantes de l'état de navigabilité du canal. Ces échouages, au contraire, ont attesté la solidité de sa construction, le peu de danger des échouages et le peu d'obstacles qu'ils présentent à la continuité des communications. Nous citerons, par exemple, le *Péluse*, qui par ses proportions, pouvait offrir, à ces deux points de vue, le plus de difficultés.

Échoué, une première fois, à son entrée dans le lac

Timsah, parce qu'un faux coup de gouvernail l'avait fait sortir de la ligne du chenal tracé par les balises, il s'est lui-même promptement dégagé pour aller prendre dans le lac le poste qui lui était désigné. A la sortie du lac, la canonnière anglaise *Rapid*, dont nous avons déjà parlé, ayant voulu le dépasser, s'était trouvé de front avec lui dans le chenal; il en était résulté un abordage à la suite duquel les deux navires avaient fini par toucher. Après quelques efforts, ils s'étaient tirés l'un et l'autre de cette position et avaient repris leur rang dans l'ordre qui leur était affecté. Continuant sa course à travers le Sérapéum, le *Péluse* traînait après lui une embarcation montée par deux hommes; par un mouvement brusque et inexpliqué, l'amarre de l'embarcation s'engagea dans l'hélice, le canot fut enlevé et brisé, les deux hommes qui le conduisaient précipités dans l'eau, d'où ils furent heureusement retirés; mais, par cet accident, le gouvernail fut un instant paralysé et l'avant du *Péluse* alla s'enfoncer dans le sable de la risberne. La nuit était venue, et on dut attendre au lendemain pour opérer, avec efficacité, les manœuvres du renflouement.

Cependant, le *Rapid* suivait de près; il fit son sondage, demanda avec courtoisie la permission de devancer le *Péluse* et longea, en effet, tout son flanc, sans le toucher aux applaudissements des passagers du paquebot français, saluant de leurs bravos cette habile manœuvre; le *Rapid* fut bientôt imité par plusieurs autres bateaux, et enfin par le *Thabor* qui, malgré ses 16 mètres de large et ses tambours à aubes, passa avec le même succès et sans de plus grandes difficultés.

Ces faits, qui furent plus d'une fois renouvelés sur d'autres points du canal, attestent suffisamment que les

accidents d'échouage sont loin d'avoir l'importance et les conséquences, qu'avant l'épreuve, les meilleurs esprits étaient portés à leur attribuer. Quant à la solidité de la construction, elle ressort clairement de ce fait qu'aucun dommage n'a été porté dans aucune de ces circonstances ni au chenal principal, ni aux risbernes, ni aux berges.

La réunion de navires, partis de Port-Saïd, dans la rade de Suez, au port de la mer Rouge, avait pour tout le monde couronné le succès définitif de l'inauguration; le public entier était dans l'enthousiasme; les souverains et les princes exprimaient hautement leur admiration; le lendemain de l'entrée de l'*Aigle* à Ismaïlia, M Ferd. de Lesseps recevait, des mains de l'Impératrice, le cordon de grand-croix de la Légion d'honneur, et, du Khédive, le grand-cordon de l'ordre de l'Osmanieh; l'Impératrice, en outre, remettait à M. de Lesseps une magnifique coupe d'argent, chef-d'œuvre d'art, sur laquelle était gravée cette inscription : L'IMPÉRATRICE EUGÉNIE A FERDINAND DE LESSEPS. — 18 novembre 1869.

L'empereur d'Autriche décorait le président du grand-cordon de son ordre de Léopold : peu de jours après, le roi d'Italie lui envoyait égalemement la grand-croix de l'ordre des saints Maurice et Lazare. En même temps divers employés de l'entreprise et de la Compagnie, appelés à bord de l'*Aigle*, recevaient de l'Impératrice la croix d'officier et de chevalier de la Légion d'honneur, et les membres du Conseil d'administration, appelés à bord de l'*Aigle*, recevaient les chaleureuses félicitations de Sa Majesté.

Parmi les savants illustres qui assistaient à ces trois immortelles journées, pas un qui ne regardât le problème de la grande navigation par le canal comme résolu,

et son avenir comme parfaitement assuré. Dans le nombre, nous en citerons deux qui font autorité en France et en Angleterre :

M. Dupuy de Lôme, le célèbre créateur de notre flotte cuirassée, aujourd'hui vice-président de la Compagnie des Messageries impériales, exprimait hautement, et dans les termes les plus énergiques, son entière confiance dans l'emploi immédiat du Canal, et déclarait, à plusieurs reprises, que, dès le 1er janvier, le service des Messageries impériales ne prendrait plus d'autre route entre l'Orient et l'Europe que celle de l'isthme de Suez.

M. Hawkshaw, l'illustre ingénieur anglais à qui sont dus des études et des écrits si remarquables sur le Canal maritime, alors que l'entreprise était encore à son enfance, M. Hawskshaw attestait que la navigabilité du Canal était telle qu'il ne pouvait comprendre qu'il fût, pour plusieurs années au moins, question de son élargissement; il pouvait plus que suffire, disait-il, au passage libre et facile de tout le trafic qui, avant l'inauguration, se faisait par le Cap entre l'Orient et l'Occident; si l'élargissement devait être un jour utile, ce ne pourrait être qu'à une époque où, par la commodité et la brièveté de la route nouvelle, les échanges entre les deux parties du monde prendraient des proportions bien autrement considérables que celles qu'ils ont aujourd'hui.

Nous pouvons donc avec confiance saluer la livraison du Canal de Suez à la grande navigation comme un fait accompli, proclamé par la science, reconnu par les royaux représentants des grands peuples de l'univers, acclamé par cette foule européenne et orientale qui a vu les merveilles de ces solennités, et a jugé par elle-même de la réalité et de l'importance du succès.

LXII

ADRESSES RUSSES SUR L'INAUGURATION DU CANAL DE SUEZ.

ADRESSE DE LA SOCIÉTÉ POUR L'ENCOURAGEMENT DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE EN RUSSIE.

A la Compagnie universelle du Canal de Suez.

La Russie tient à honneur d'être comptée au nombre des pays les plus sympathiques au percement de l'Isthme de Suez, à cette œuvre qu'on peut considérer comme le haut fait de la civilisation du dix-neuvième siècle, déjà si fécond en grandes et utiles découvertes, et qui présente le plus haut intérêt pour la Russie en promettant un vaste et nouveau développement à l'activité de son pavillon commercial.

Toutes les nations sont, sans aucun doute, intéressées à l'établissement de communications nouvelles et faciles; mais les entreprises qui ont pour résultat de contribuer à l'extension du commerce, de l'industrie et de la navigation, doivent être principalement appréciées par la Russie, dont la prospérité se rattache aujourd'hui, plus étroitement que jamais, aux intérêts économiques, et le plus sûr moyen de travailler à son bien-être, c'est de faire tomber les barrières matérielles qui séparent encore les relations devenues de jour en jour plus fréquentes entre les nations.

La Société pour l'encouragement de l'industrie et du commerce en Russie, qui a pour but d'éclairer l'opinion du monde commercial russe sur toutes les entreprises éminemment utiles, pacifiques et civilisatrices, se rend aujourd'hui l'écho du sentiment universel, en s'associant aux manifestations de l'intérêt et de la sympathie les plus sincères pour une œuvre destinée à abréger de moitié la distance entre l'orient et l'occident du globe, monument gigantesque qui ne peut manquer d'exercer une influence décisive sur la prospérité de tous les peuples.

La Société d'encouragement s'empresse aussi de rendre spécialement hommage à la persévérance et au mérite éminent de M. Ferdinand de Lesseps, dont l'infatigable et invincible énergie a surmonté tous les obstacles que rencontrait l'accomplissement d'un projet d'une importance si manifeste pour le développement du commerce et de la civilisation.

COMPAGNIE RUSSE DE NAVIGATION A VAPEUR ET DE COMMERCE.

A la Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

Il fut un temps, le pays historique de l'Égypte assistait à un miracle : la main d'un homme fendit les eaux et mit la mer à sec, et un peuple élu et béni par l'Éternel marcha au milieu de cette mer, où les eaux lui servaient de mur à droite et à gauche.

Aujourd'hui, un événement plus imposant, par la raison qu'il n'est pas surnaturel, s'accomplit dans la même

contrée. L'idée d'un homme soutenu par son énergie inébranlable et le puissant concours de ceux qui surent apprécier l'immensité de son œuvre, fend le sein de la terre, écarte en deux murs le sol de deux parties du monde, ramène les eaux en réunissant deux mers et les livre à la navigation pacifique de tous les peuples dont l'Éternel a béni les grands travaux et le commerce paisible.

Admirant ces efforts gigantesques de la Compagnie universelle, la Compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce, vivement intéressée à tout ce qui peut faire prospérer les relations commerciales de son pays, suivit attentivement la marche des travaux du canal maritime, fut la première à saluer par ses bateaux l'ouverture du Port-Saïd, ne discontinua pas de les y envoyer depuis l'année 1866, et, maintenant, au moment solennel, lorsque le canal de Suez va être livré à la grande navigation, vient féliciter la Compagnie universelle de l'exécution entière de son œuvre, qui a rendu à jamais mémorables les noms de ceux qui y participèrent.

Gloire au génie, gloire à la persévérance énergique, gloire aux travailleurs intrépides et infatigables, gloire surtout à ceux qui se dévouent à préparer de nouvelles voies à la fraternité des peuples !

Saint-Pétersbourg, novembre 1869.

LA DIRECTION :

Président : N. Gaïewsky, conseiller d'Etat actuel, ancien adjoint au secrétaire d'État chargé de la réception des pétitions adressées à S. M. l'Empereur, grand-croix de plusieurs ordres.

Directeur Gérant : N. Schihatchoff, contre-amiral de la suite de S. M. l'Empereur, chevalier de l'ordre de Saint-Wladimir.

Membres : N. Soustehoff, conseiller d'État actuel, chambellan de la cour de LL. M. M. Impériales, chevalier de l'ordre de Saint-Wladimir.

W. Muller, assesseur de collège, chevalier de l'ordre de Sainte-Anne.

Fl. Van d... Vlietz..., conseiller intime, grand-croix de plusieurs ordres.

P. Lisianski, contre-amiral, attaché à la personne de S. A. I. le grand-duc Constantin, grand-croix de plusieurs ordres.

Secrétaire Général : H. Desbout.

SOCIÉTÉ TECHNIQUE RUSSE DE SAINT-PÉTERSBOURG.

A S. Ex. Ferdinand de Lesseps, ministre plénipotentiaire, président-directeur de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

La Société technique russe, reconnaissant l'exécution du canal de Suez comme un événement d'une importance universelle qui représente le triomphe de la science moderne et qui fait époque dans l'art des constructions, a chargé deux de ses membres, MM. Edouard Ivanovich Zillo et Nicolas Abramovich Sytenko, de féliciter Votre Excellence pour la victoire remportée sur les différentes et énormes difficultés et pour l'achèvement de la grande

œuvre conçue par Votre Excellence, qui a mis son nom au rang des hommes célèbres qui ont travaillé pour le bien et la gloire de l'humanité.

Saint-Pétersbourg, le 10/22 octobre 1869.

Le président de la So iéte technique russe,
Signé : Baron DELVIG.
Le secrétaire de la Société, professeur,
Signé : E. ANDREEF.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ODESSA.

Messieurs,

Il y a onze ans, la ville d'Odessa, applaudissant la parole convaincue de M. Ferdinand de Lesseps, avait, l'une des premières, l'honneur de saluer de ses vœux, d'encourager de sa sympathie la conception gigantesque dont il se faisait le généreux promoteur. Devinant l'avenir immense que réservait à son commerce le percement de l'Isthme de Suez par une communication directe et plus rapide avec l'extrême Orient, ses représentants n'ont cessé de suivre tour à tour avec anxiété et avec bonheur les phases si diverses de cette laborieuse entreprise. Aujourd'hui que, parvenu à force de persévérance et de génie à parfaire son œuvre colossale, M. de Lesseps convie avec un légitime orgueil l'univers entier à venir admirer, sur le théâtre même de ses luttes infatigables, sa glorieuse conquête sur la nature, le commerce d'Odessa se fait un honneur d'adresser, par la bouche de son

délégué, à la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, ses plus vives et ses plus sincères félicitations, et d'offrir à M. Ferdinand de Lesseps un solennel tribut d'admiration et d'hommages.

Odessa est fière d'associer, dans ce jour à jamais mémorable, sa modeste voix au concert de tous les peuples du monde civilisé, venant, par ses princes et ses représentants les plus illustres, fêter l'inauguration de l'œuvre de génie, qui doit faire, dans tous les âges, l'orgueil de notre siècle et la gloire de l'humanité.

Odessa, le 26/7 novembre 1869.

Le vice-président de la Chambre de commerce,

NICOLAS NOVOSSELSKI.

Les membres : Joseph Randich, — C. Ralli, — C. Pappudorf, — Simon Horowith, — *illisible*, Alexandre Taifi, — Nicole V. Bonoff, Alexandre Navicou.

Le secrétaire : J. BOGDANOFF.

LXIII

LES GOUVERNEMENTS EN PRÉSENCE DU CANAL DE SUEZ.

Tous les peuples s'intéressent au succès du Canal de Suez, et tous les gouvernements adressent à M. Ferdinand de Lesseps leurs félicitations et leurs encouragements.

Lord Clarendon a félicité M. Lesseps de l'achèvement du Canal de Suez, au nom du gouvernement de la reine de la Grande-Bretagne.

Aux Cortès d'Espagne, M. Salazar Mazareddo a annoncé la présentation d'une proposition tendant à envoyer les félicitations de l'Espagne à M. de Lesseps.

Le gouvernement de la Grèce, si intéressé à voir se développer son commerce de cabotage, faisait remettre, le 8 décembre, à M. de Lesseps, le grand cordon des ordres de Grèce, qui lui était apporté chez lui, au Caire, par le consul général de Grèce.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, à l'ouverture du Reichsrath, déclarait que l'Autriche devait se disposer et se préparer à profiter des avantages que le Canal de Suez est appelé à donner à son commerce.

Le gouvernement des Indes britanniques ne pouvait rester indifférent au succès de l'œuvre qui rapproche la colonie de la métropole, et, le 15 novembre, M. de Lesseps recevait du secrétaire du gouvernement des Indes britanniques le télégramme suivant :

« Bombay, 11 novembre.

« Succès au gigantesque ouvrage de la paix si bien exé-
« cuté par les Français, dans l'intérêt de l'univers.

« STERS,

« Secrétaire du gouvernement des Indes britanniques. »

Tous les peuples, nous sommes en droit de le dire, acclament l'ouverture du Canal de Suez. Qu'ils soient ou non divisés par les rivalités du commerce, qu'ils luttent ensemble ou rivalisent d'activité, comme les Russes et les Anglais, par exemple, qu'ils soient aux Indes ou en Europe, ils applaudissent à l'œuvre créée, en Égypte, par les Français, œuvre qui n'est plus attaquée que par quelques gens de bourse français.

LXIV

APPENDICE.

RÉSUMÉ DE L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ REPRODUIT D'APRÈS UNE CONFÉRENCE STÉNOGRAPHIÉE, FAITE A PARIS, AU NOM DE LA SOCIÉTÉ DES GENS DE LETTRES.

(Séance du 10 avril 1870.)

Je me bornerai à vous raconter sommairement les circonstances qui ont amené ou accompagné l'exécution du canal. Mon récit aura peut-être quelque utilité ou pourra servir à ceux qui veulent se rendre compte de l'enchaînement des faits et qui étudient le cœur humain. — Rien n'est logique comme les faits. Je vous les dirai sans préparation, et tels qu'ils me reviendront à la mémoire, ne choisissant que les principaux ou ceux qui me paraîtront devoir vous intéresser.

On me demande tous les jours dans le monde, comment m'est venue l'idée du canal; rien d'utile ne se fait sans cause, sans étude et sans réflexion. Un illustre homme d'État, M. Guizot, a dit que le temps ne respectait que ce qu'il avait fait. C'est après cinq années d'études et de méditations dans mon cabinet, cinq années d'investigations et de travaux préparatoires dans l'isthme et onze années de travaux d'éxécution, que nous sommes arrivés au but de nos efforts.

En 1849, je fus envoyé, par le gouvernement, en mission extraordinaire à Rome, sous l'inspiration du vote d'une Assemblée souveraine. Je devais suivre une ligne de conduite déterminée par ce vote. Quand l'Assemblée législative remplaça la Constituante, le gouvernement adopta à l'égard de Rome une politique contraire à ses précédentes déclarations. Ne voulant pas trahir ma mission, j'abandonnai vingt-neuf années de service diplomatique. La politique m'ayant ainsi fait des loisirs, je me livrai à mes études premières sur l'Orient et l'Égypte, tout en construisant une ferme dans le Berry; cette situation se prolongea. Beaucoup de personnes m'ont jeté la

pierre à cette époque et se sont détournées de moi, me reprochant de n'avoir pas changé d'opinion et de conduite. Les événements ont démontré, je crois, que la politique contraire à celle que j'avais l'ordre de suivre, et qui était conforme à mes idées, n'a pas été heureuse pour les intérêts de notre pays.

Appliqué à l'étude des questions orientales, mon esprit se reporta naturellement vers l'Isthme de Suez. Il n'y a pas un enfant intelligent qui, à la première vue d'une carte géographique, n'ait demandé à son professeur pourquoi l'on n'allait point aux Indes en traversant l'Isthme de Suez. Le maître répondait qu'il y avait une différence de niveau entre la mer Rouge et la Méditerranée; qu'il était impossible de creuser dans le désert un canal qui ne fût rempli aussitôt par le sable, etc., etc.

Mais aujourd'hui tous ces fantômes ont disparu : ce qui était impossible, il y a cinquante ans, est devenu facile avec la vapeur, le télégraphe électrique et tous les moyens que la science a mis à notre disposition.

De 1849 à 1854, j'ai étudié tout ce qui se rattachait au commerce entre l'Occident et l'Orient; j'ai reconnu que son mouvement doublait tous les dix ans, et que l'époque était venue où la formation d'une compagnie pour le percement de l'Isthme de Suez pouvait le développer d'une façon merveilleuse. En 1852, lorsque mes études étaient déjà complètes et que je me vis dans l'alternative de gagner à ma cause un vice-roi d'Égypte que ses plaisirs absorbaient, ou de m'adresser à Constantinople, je pris ce dernier parti. Mes relations de famille et d'amitié permirent à ma demande d'être examinée, et me valurent la réponse que la solution de cette question ne concernait pas du tout la Porte; qu'elle était plutôt l'affaire de l'Égypte. Remarquez que, plus tard, lorsque l'Égypte eut pris l'initiative du canal, l'Angleterre, qui avait fait faire, sans l'intermédiaire du Divan, le chemin de fer entre Alexandrie et Suez, réclama à la Porte, au nom de ses droits méconnus. Je gardai alors mon projet et je continuai à m'occuper de mes bestiaux et de ma ferme.

Un jour que j'étais sur le toit d'une maison en construc-

tion, au milieu des poutres et des charpentiers, on me présente un journal où étaient annoncés la mort du pacha et l'avénement de Mohammed-Saïd, fils de Méhémet-Ali.

Lorsque je résidais, comme agent français, auprès de Méhémet-Ali, ce grand prince m'avait témoigné beaucoup d'affection, à cause du souvenir de mon père qui avait représenté la France en Égypte, après la paix d'Amiens, et qui avait concouru à l'élévation du binbachi Méhémet-Ali-Aga, venu de la Macédoine, avec un contingent de mille hommes.

Le premier consul Bonaparte et le prince de Talleyrand, ministre des relations extérieures, avaient donné pour instruction à leur agent de chercher parmi les milices turques un homme hardi et intelligent qui pût être désigné, pour être nommé, par Constantinople, pacha au Caire, titre à peu près nominal, dont il pourrait se servir pour abattre la puissance des mamelouks, contraires à la politique française. Un des janissaires de mon père lui amena un jour Méhémet-Ali-Aga, qui, à cette époque, ne savait ni lire, ni écrire. Il était parti de la Cavalle avec sa petite troupe, et se vantait quelquefois d'être sorti du même pays qu'Alexandre. Trente ans plus tard, le corps consulaire venant complimenter, à Alexandrie, Méhémet-Ali-Pacha, sur les victoires de son fils Ibrahim-Pacha, en Syrie, le vice-roi d'Égypte se tournant vers moi, dit à mon collègue : « Le père de ce jeune homme était un grand personnage, quand j'étais bien petit ; il m'avait un jour engagé à dîner ; le lendemain j'appris qu'on avait volé un couvert d'argent à table, et comme j'étais la seule personne qui pût être soupçonnée de ce larcin, je n'osais pas retourner dans la maison de l'agent français, qui fut obligé de m'envoyer chercher et de me rassurer. » Telle a été l'origine de mes relations avec l'Égypte et la famille de Méhémet-Ali et, par suite, de ma liaison avec Saïd-Pacha. Son père était un homme extrêmement sévère qui le voyait avec peine grossir d'une manière effrayante et qui, pour prévenir un embonpoint excessif chez un enfant qu'il aimait, l'envoyait grimper sur les mâts des bâtiments, pendant deux heures par jour, sauter à la corde, ramer, faire le tour des murailles de la ville. J'étais la seule personne qui fût alors autorisée à le recevoir ; quand il entrait chez moi, il

se jetait sur mon divan, tout harassé. Il s'était entendu avec mes domestiques, ainsi qu'il m'en fit l'aveu après, pour obtenir d'eux de se faire servir en cachette du macaroni, et compenser ainsi le jeûne qu'on lui imposait. Le prince était élevé dans les idées françaises : tête impétueuse et grande sincérité de caractère.

Quand Saïd-Pacha fut arrivé au pouvoir, mon premier soin fut de le féliciter. Deux ans auparavant, il avait été accusé de conspiration. Pendant qu'une conspiration se trame, on ne convient jamais qu'on en fait partie. Il s'était vu maltraité par le Vice-Roi ; sa famille avait été exilée ; les mécontents se réunirent autour de lui et... il fut obligé de s'échapper comme il put. Il vint à Paris, y habita un hôtel, rue de Richelieu, où je l'allai visiter. Sa situation, l'accueil que je lui fis et ses souvenirs d'enfance amenèrent dès lors entre nous une amitié vraiment fraternelle. Peu de temps après, il retourna en Égypte, et lorsqu'en 1854 il fut appelé à succéder à Abbas-Pacha, il me fixa un rendez-vous pour le retrouver à Alexandrie, au mois de novembre 1854. Je m'y rendis. Il me donna pour résidence un de ses palais et m'engagea à l'accompagner au Caire, en traversant le désert libyque avec une petite armée de 11,000 hommes.

Le Vice-Roi installa son camp sur les ruines de Maréa au delà du lac Maréotis. J'allai le rejoindre; j'avais toujours mon projet en tête, mais j'attendais le moment favorable pour en parler, car je voulais auparavant mettre le prince au courant du système, nouveau pour lui, des associations financières anonymes, qui peuvent apporter dans un pays des capitaux, sans ôter au souverain son influence, et en l'aidant au contraire à augmenter sa puissance par des moyens destinés à favoriser la prospérité publique. Il fallait en outre me concilier la bienveillance de l'entourage intime du Vice-Roi, composé en grande partie des vieux conseillers de son père, plus habiles aux exercices du cheval qu'à ceux de l'esprit. Je faisais avec eux des courses au désert, mon talent d'équitation m'avait conquis leur estime. Lié avec l'ancien compagnon d'enfance de Saïd, son ministre Zulfikar-Pacha, élevé à la française et en état de tout comprendre, je l'initiai à mon projet, et il fut

convenu qu'il m'avertirait, le jour où il trouverait opportun que j'en parlasse à son maître.

Deux semaines se passèrent et le jour indiqué, 30 novembre 1854, je me présentai dans la tente du Vice-Roi placée sur une éminence entourée d'une muraille en pierres sèches et formant une petite fortification, avec embrasures de canons. J'avais remarqué qu'il y avait un endroit où l'on pouvait sauter à cheval par-dessus le parapet, en trouvant au dehors un terre-plein sur lequel le cheval avait chance de prendre pied.

Le Vice-Roi accueillit mon projet, m'engagea à aller dans ma tente pour lui préparer un rapport et me permit de le lui apporter. Ses conseillers et généraux étaient autour de lui. Je m'élançai sur mon cheval qui franchit le parapet, descendit la pente au galop et me ramena ensuite dans l'enceinte, lorsque j'eus pris le temps nécessaire pour rédiger le rapport, qui était prêt depuis plusieurs années. Toute la question se trouvait résumée clairement dans une page et demie, et lorsque le prince en fit lui-même la lecture à son entourage, en l'accompagnant d'une traduction en turc, et qu'il demanda son avis, il lui fut unanimement répondu que la proposition de l'hôte, dont l'amitié pour la famille de Méhémet-Ali était connue, ne pouvait qu'être favorable et qu'il y avait lieu de l'accepter.

La concession fut immédiatement accordée. La parole de Mohammed-Saïd valait un contrat.

En arrivant au Caire, il reçut au Divan de la citadelle les représentants des divers gouvernements, qui venaient le féliciter sur son avènement à la vice-royauté, il dit alors au consul général d'Amérique, M. Edwin de Léon : « *Je vais vous damer le pion, à vous autres Américains; l'Isthme de Suez sera percé avant le vôtre.* » Là-dessus il se mit à parler du projet. Le consul général d'Angleterre paraissait fort ému. Étant présent à l'audience, et sur un signe du prince, je fis remarquer que l'entreprise, telle qu'elle était conçue, ne devait porter ombrage à personne, que tous les pays y concourraient également, s'ils le désiraient, par une souscription publique, et que, si j'étais chargé de former une compagnie financière d'exécution, c'était non comme Français, mais à titre d'ami de l'Égypte et

du Vice-Roi. Chaque consul général s'empressa de transmettre la nouvelle à son gouvernement et la réponse fut l'envoi à Mohammed-Saïd de la grand'croix des ordres de presque tous les souverains.

L'acte de concession fut alors légalement octroyé le 30 novembre 1854. Une excursion fut décidée pour explorer l'isthme, le Vice-Roi m'adjoignit trois ingénieurs français qu'il avait à son service, MM. Mougel-Bey, Linant-Bey et Aïvas. Pour quatre personnes il ne fallait pas moins de 60 chameaux, dont 25 chargés d'eau, pour traverser ce désert peuplé aujourd'hui par 40,000 habitants. Nous partîmes du Caire, nous traversâmes l'Isthme, du sud au nord, étudiant la nature du terrain, examinant la possibilité d'un nouveau tracé, car, depuis les temps les plus reculés on n'avait songé qu'à un canal intérieur, du Nil à la mer Rouge, et non à un canal sans écluse creusé directement entre les deux mers. C'était le projet d'un canal fluvial et non maritime qu'avaient adopté les saint-simoniens et le Père Enfantin, auxquels on doit les études de 1847 et la reconnaissance de l'égalité de niveau des deux mers.

Les anciens projets, y compris celui de M. Lepère, ingénieur en chef de l'expédition française en Égypte, se servaient de l'eau du Nil pour la navigation du canal, au moyen de prises d'eau et d'écluses. C'était une erreur, et c'est ce qui fait que les projets américains pour le percement de l'isthme de Panama ne pourront pas réussir, tant que l'on n'aura pas trouvé le moyen de couper simplement l'isthme d'une mer à l'autre. Jamais, en essayant d'amener l'eau d'un fleuve intérieur à la mer, on ne parviendra à faire un canal maritime.

D'ailleurs, pour un parcours qui abrégera le voyage de 3,000 lieues, il viendra nécessairement une époque où vous aurez peut-être 100 bâtiments par jour; le passage pour chacun exigera au moins une demi-heure, or, il n'y a pas 100 demi-heures par jour. Puis les écluses sont une œuvre humaine qu'il faut entretenir et réparer, d'où des chômages forcés, une grande consommation d'eau, et pas de certitude absolue. Je crois qu'aucun des projets américains actuels ne peut donner de bons résultats. Je le dis ici devant des représentants de l'Amérique, il faut que l'on se persuade bien

qu'il n'y a aucune différence de niveau entre l'océan Pacique et l'océan Atlantique, sauf la différence de la hauteur des marées sur les côtes. Laplace et Fourier l'ont nié, pendant 50 ans, devant toutes les académies. Nous avons parfaitement constaté qu'il n'y avait pas de différence entre la mer Rouge et la Méditerranée, sauf celle qu'occasionnent les marées. En Amérique, c'est la même chose. Je le dis hautement : les Américains ne pourront réussir qu'après avoir sérieusement étudié la question. Ils ont tracé leurs projets en lignes rouges ou bleues sur la carte, sans faire ni sondages, ni nivellements, ni aucun des travaux qui ont précédé notre entreprise. Nous avons passé cinq ans dans le désert, fait ensuite toutes les études préliminaires avant d'appeler des capitaux, et nous n'avons formé la compagnie d'exécution qu'après le verdict de la science européenne. Que les gens honnêtes qui s'occupent de l'isthme américain fassent, eux aussi, ces longues études préparatoires et nécessaires. Le canal de Suez s'est fait, grâce au concours des hommes supérieurs et compétents que nous y avions appelés. Ils sont venus faire un devis que dans l'exécution on n'a pas dépassé d'un centime, entendez le bien. La science l'a emporté sur tous les points.

Notre première exploration fut longue et pénible, et le résultat final a été celui que mon instinct m'avait fait deviner, à savoir qu'il ne fallait pas se servir de l'eau du Nil pour la navigation du canal de Suez. Dans notre parcours, nous écrasions sous les pieds de nos chameaux les croûtes de sels des lacs amers. Ces lacs ont 40 lieues de tour, c'était évidemment l'ancien golfe d'Heropolis. C'est par ce désert converti en mer intérieure que, le jour de l'inauguration, le 17 novembre dernier, une flotte a passé, l'*Aigle* en tête.

Ce bassin contient aujourd'hui deux milliards de mètres d'eau. En 1854, notre caravane, qui le traversait, portait notre eau, nos vivres, des moutons et des poules; hors ces animaux, il n'y avait pas même une mouche dans ce désert affreux. Le soir, nous ouvrions nos cages à poules, pleins de confiance, et nous étions sûrs, le lendemain matin, que toutes nos bêtes viendraient se réunir autour de nous pour ne pas être aban-

données dans ces lieux désolés, où l'abandon est la mort. Lorsqu'on levait le campement, le matin, et qu'au moment du départ une poule était restée picotant au pied d'un buisson de tamaris, vite, elle sautait effrayée sur le dos d'un chameau pour regagner sa cage. Les Fellahs que j'avais emmenés étaient dans une inquiétude continuelle, car les habitants des bords du Nil ont la plus grande frayeur du désert. Eh bien, c'est ce désert que nous avons parcouru dans tous les sens, pendant deux mois, en décembre 1854 et en janvier 1855. Nous avons subi des coups de vent, mais je dois dire que les sables du désert n'ont pas des inconvénients aussi graves qu'on se plaît à le répéter; ils sont moins incommodes que la pluie ou la grêle qui, dans nos climats, nous surprennent en route. J'ai parcouru les déserts de l'Afrique jusque près de l'équateur, j'ai fait 350 lieues, monté sur un dromadaire, dans la saison des vents du sud, et je n'ai jamais été arrêté par ces vents réputés si violents, même lorsqu'ils soufflent en plein visage.

Un de nos compagnons de voyage disait que telle était la pénétration du sable, qu'il entrait presque dans les boîtes de montres hermétiquement fermées. Un jour que le vent nous était arrivé tout d'un coup, au moment du déjeuner, nous nous étions enveloppés de nos manteaux pour faire tranquillement notre repas. Cet ingénieur, persuadé que le sable pénétrait par les moindres fissures, cherchait à se mettre bien à l'abri; mais il avait laissé, sans le remarquer, un trou au-dessus de sa tête, par lequel je m'amusais à verser du sable. « Voyez, me disait-il, le sable traverse même les étoffes ». On nous menace constamment de l'envahissement des sables dans le canal et de l'impossibilité de nous en affranchir. Ce préjugé est tellement enraciné dans l'esprit public, que chaque jour on en fait un empêchement formidable pour la conservation du canal.

Après le passage de 130 bâtiments pendant les fêtes de l'inauguration, aucun apport de sable, aucune érosion n'ont été constatés. Depuis cette époque, 2, 3, 4 et 5 navires ont passé chaque jour, et le canal est tout aussi intact qu'avant l'inauguration.

J'ai reçu, hier soir, une dépêche télégraphique qui m'annonce que pendant le mois de mars, nous avons eu 640,000 fr. de recettes, et que 6 bâtiments ont passé depuis le 7, ce qui fait 22 depuis le 1er du mois.

La progression est celle-ci (je crois utile de vous la faire connaître en interrompant l'ordre de mes idées, pour vous montrer la marche ascendante du transit) : les bâtiments qui ont passé par le canal étaient au nombre de 9 en décembre, de 19 en janvier, de 29 en février, de 52 en mars, etc., depuis le commencement d'avril jusqu'au 9 de ce mois nous comptons déjà 22 bâtiments à vapeur.

Vous voyez que la vapeur a remplacé la voile. On a inventé pour les bâtiments à vapeur des perfectionnements qui permettent de réduire de beaucoup l'espace occupé anciennement par les machines et qui procurent une économie de 50 0/0 sur la consommation du charbon. Le vapeur anglais *Brasilian*, parti de Bombay, est arrivé à Liverpool portant dans ses flancs 13,000 balles de coton et 2,500 balles de laine, ce qui équivaut à 4,000 tonnes. Il y a plus, et c'est un exemple admirable d'encouragement que l'Angleterre donne au commerce, par son initiative, un autre bâtiment, parti de Bombay, traverse le canal, dépose sa cargaison de coton sur les quais de Liverpool. Le coton, immédiatement envoyé à Manchester, est mis en œuvre dans les manufactures et quelques jours après, le navire, avec sa précédente cargaison manufacturée, reprenait la mer, et retournait aux Indes par le canal. On a pu ainsi, en soixante-dix jours, amener des Indes et décharger en Angleterre du coton brut, puis le renvoyer tout travaillé aux Indes. J'ai voulu rapprocher cet exemple d'activité dévorante, du désert autrefois si aride où nos poules avaien si grande peur d'être oubliées. Aujourd'hui ce désert est peuplé. Nous y avons trois villes importantes. L'époque du début méritait d'être comparée à l'époque actuelle.

Permettez-moi, après cette digression, de reprendre ma narration. Lorsque nous eûmes accompli notre première exploration et que les ingénieurs du Vice-Roi eurent rédigé leur avant-projet, je me rendis à Constantinople pour préparer l'exécution du projet et n'être pas accusé d'avoir manifesté trop d'impa-

tience. Si j'ai été souvent hardi et entreprenant, je suis bien aise de montrer que j'ai pu être patient, quand il le fallait. Je n'ai jamais rien compromis; on a souvent attaqué mon ardeur, mais, dans n'importe quelle circonstance, j'ai pris des précautions, et surtout je n'ai jamais manqué de suivre le droit chemin, c'est le seul qui conduit d'une manière certaine au succès; armé de la vérité, on est toujours assuré de la victoire. Je me rendis donc à Constantinople, au moment de la guerre de Crimée. L'Angleterre étant opposée au canal, je m'entendis avec le Sultan, afin d'éviter toute collision entre les deux politiques. Je me contentai d'une lettre vizirielle adressée au Vice-Roi et permettant à ce dernier de continuer à s'occuper du canal.

Arrivé en Égypte, je remis cette lettre au Vice-Roi qui en fut fort satisfait; nous organisâmes tous les préparatifs d'études, et il fut décidé que je m'adresserais, pour les compléter, aux ingénieurs européens les plus habiles.

J'ai eu à lutter quelque temps, à mon retour en France, contre les partisans du tracé indirect. J'étais seul, sans relations dans la presse, contre des savants de grand mérite.

Je pris le parti de faire répondre à la science par la science. J'écrivis aux ministres des principales puissances de me désigner les ingénieurs qui tenaient le premier rang dans leur pays et je leur demandai de les autoriser à se réunir à nous.

L'Autriche nous donna M. de Négrelli, l'Italie, M. Paléocapa l'Espagne, M. Montesino, la Hollande, M. Conrad, directeur général du service des eaux, la Prusse, M. Lentzé, envoyé par M. de Humboldt. Comme il n'y a pas en Angleterre de corps d'ingénieurs, je fis un voyage dans ce pays, et je choisis MM. Rendel, Mac-Lean et Manby, ingénieurs distingués, ainsi qu'un marin, le capitaine Harris, qui avait fait soixante-dix voyages dans la mer Rouge.

La France mit à notre disposition M. Renaud, inspecteur général des ponts et chaussées, M. Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine, les amiraux Rigault de Genouilly e Jaurès.

Ce cénacle de savants fut convoqué par un simple particu-

lier qui leur donnait rendez-vous, à Paris, à un troisième étage de la rue Richepance.

La plupart des ingénieurs ne se connaissaient point entre eux; c'étaient les hommes les plus compétents et dont la réunion présentait les plus grandes connaissances pratiques; ils avaient quitté leurs affaires, la direction de leurs travaux, avec un remarquable désintéressement, pour fonder une ère de civilisation nouvelle. Au jour fixé, à huit heures du matin, ils furent tous exacts, arrivant, par le chemin de fer, de Madrid, d'Amsterdam, de Berlin, de Vienne, de Londres. Après les présentations, nous eûmes notre première séance, à la fin de laquelle il ne m'était déjà plus permis de douter du succès de mon entreprise. Vous le pensez bien, messieurs, le concours de ces hommes distingués n'a pas eu lieu dans un intérêt d'argent : non. Aucun de ces savants n'a même voulu qu'on le remboursât de ses frais de voyage. Ils nommèrent une sous-commission chargée d'étudier le terrain en Égypte. Cette sous-commission, composée de cinq membres, accomplit sa tâche au milieu de toutes les difficultés, avec un zèle et un dévouement infatigables. Arrivée à Alexandrie, elle parcourut toute la haute Égypte. Au moment de son départ, le Vice-Roi l'attendait au barrage du Nil. Les souverains aiment à jouer au soldat. Le Vice-Roi qui avait ses troupes autour de lui, en grande tenue, reçut les membres de la commission avec les plus grands honneurs.

Je l'en remerciai. Je le remerciai surtout de les avoir reçus comme des têtes couronnées... « Eh! mais, me dit-il, ne sont-ce pas les têtes couronnées de la science! » Il fit venir son précepteur et nous dit : « Je vais mettre mon précepteur à côté de vous à table, parce que c'est lui qui m'a donné l'instruction; si je dois quelque chose à quelqu'un, c'est à M. Kœnig, car la science est au-dessus de l'existence. Il m'a souvent mis au pain sec et à l'eau, mais je ne le lui rends pas aujourd'hui, il va déjeuner avec nous. »

Il fit généreusement sur sa cassette toutes les dépenses pour les explorations et les études de la commission qui dut remonter jusqu'à la première cataracte. Ces dépenses s'élevèrent à trois cent mille francs dont il refusa le remboursement, lorsque

la Compagnie fut formée, quatre ans après. Une frégate vint attendre la commission à Péluse, et, le 1er janvier 1856, nous rentrâmes à Alexandrie où le Vice-Roi nous attendait aux portes de son palais. Lorsqu'il apprit que la commission avait jugé le canal possible, en creusant l'isthme d'une mer à l'autre, sans recourir à l'eau du Nil, il se jeta dans mes bras et témoigna la plus vive satisfaction.

Il m'engagea à retourner en France avec la commission, à publier son rapport et à faire de la propagande en Angleterre.

Je partis, muni d'un acte définitif de concession et des statuts de la compagnie à former, lorsque je jugerais le moment opportun.

Dans mon premier voyage en Angleterre, autant je trouvai de sympathie chez les classes commerciales et lettrées, autant je trouvai de têtes de bois chez les hommes politiques.

Ils disaient, comme autrefois les devins aux Pharaons, que cette œuvre était impossible ; qu'il y avait une grande différence de niveau entre les deux mers. Ah ! les devins de l'antiquité n'étaient autre chose que les politiques modernes ! Il n'est pas rare que les doctrinaires se trompent.

Avant d'aller en Angleterre, j'avais publié, à Paris, un travail pour préparer les esprits au rapport des ingénieurs. Étant en Angleterre, je fais la même publication en langue anglaise. mais je ne fais pas encore de meeting, j'expose simplement mon projet à quelques hommes d'affaires. Un jour je vais chez un éditeur anglais. Et ceci est à noter : on s'occupe trop en France des coups d'épingle de la presse ; en Angleterre, on n'y fait pas attention. Là rien ne vous arrête, chacun dit ce qu'il pense et la vérité ne tarde pas à se faire jour, car la majorité des hommes est meilleure qu'on ne pense et le bien l'emporte en définitive sur le mal.

Je vais donc chez mon éditeur anglais et je lui dis que mon désir est de répandre mon ouvrage, de le propager le plus possible et de le faire lire par tous. L'éditeur me promet une réponse pour le lendemain. Le lendemain je retourne chez lui et il me donne la note des dépenses, où la plus grosse somme est destinée à attaquer l'ouvrage. Il faut croire que l'épiderme

des Anglais est moins sensible que le nôtre. Ce n'est pas nous qui payerions des verges pour nous fouetter. « Il n'est pas besoin de louer un livre, me dit l'éditeur; quand il est attaqué, les honnêtes gens veulent le connaître et juger eux-mêmes. Combien d'ouvrages n'ont eu une immense vogue que parce qu'on a sonné les cloches contre eux! » L'éditeur anglais était un homme de bon sens pratique. A mon retour à Paris, je publiai le rapport des ingénieurs qui fit une grande sensation.

Il fallait retourner en Égypte pour mettre le projet à exécution, pratiquer des sondages à des intervalles de 150 à 200 mètres, faire des nivellements. Les ingénieurs chargés des travaux préparatoires s'en acquittèrent avec intelligence et dévouement. Ce n'est certes pas sans raison que dans tous les pays du monde on recherche avec un si grand empressement les ingénieurs sortant de l'École polytechnique, et que la France s'en glorifie.

J'arrive en Egypte. Aussitôt que la politique anglaise voit la bonne tournure que prennent nos affaires, ses agents ne reculent devant aucun moyen de nous nuire et vont jusqu'à menacer le Vice-Roi de déchéance; on cherche même à le faire passer pour fou. On m'avait honoré de ce compliment à l'époque de ma mission à Rome. C'est ainsi que l'on traite les gens, aujourd'hui. Il y a cent cinquante ans, on les aurait enfermés à la Bastille.

Je m'efforçais de rassurer le Vice-Roi, en lui disant qu'il n'avait rien à craindre; que j'avais sondé l'opinion publique en Angleterre et qu'elle était pour nous; mais rien ne réussissait, je le voyais tout découragé, malade, s'irritant outre mesure; le sang lui montait à la tête. Enfin, il me dit, un soir, qu'il ne pouvait plus résister à toutes ces obsessions; qu'on voulait soudoyer ses troupes dont les officiers sont turcs et les exciter à la désertion. Je lui fis observer que rien de ce qui se passait dans le désert n'étant connu de personne, nous n'avions qu'à faire les travaux demandés par la commission et à nous aller promener dans le Soudan jusqu'à Kartoum. Il y a là des populations qui ont été décimées, qui souffrent depuis quarante ans. Le frère aîné de Méhémet-Ali y avait été envoyé à cette

époque. Dès son arrivée, il fixa l'impôt à 1000 chameaux, 1000 esclaves, 1000 charges de bois, 1000 charges de paille; il voulait tout par 1000. Les habitants, bon gré malgré, durent se soumettre. Mais, en même temps que l'on apportait ce tribut, on conspirait et l'on s'entendit pour se défaire d'Ismaïl-Pacha. Un jour que ce prince, entouré de son état-major, faisait un repas joyeux, les chefs insurgés enveloppèrent son camp d'une ceinture de combustibles composant une partie du tribut, le feu forma un immense cercle et tout Égyptien qui cherchait à en sortir était atteint par les flèches des Soudaniens. Ce fut un massacre épouvantable et l'on ne peut pas dire qu'il ne fût pas mérité.

La vengeance fut confiée par Méhémet-Ali à son gendre, le fameux Defderdar, qui commit dans ce pays de véritables atrocités; plus de 100,000 esclaves en furent arrachés pour être conduits en Égypte. Le nom de cet homme est resté comme le synonyme de fléau de Dieu. Croiriez-vous qu'il eut un jour la barbarie de faire ferrer un palefrenier qui avait mal ferré son cheval!

Une femme du pays vint porter plainte contre un soldat qui lui avait acheté du lait et refusait de le lui payer. « En es-tu bien sûre? lui demanda le tyran. Prends garde, on t'ouvrira le ventre s'il n'y a pas de lait dans celui de mon soldat. » On ouvrit le ventre du soldat, on y trouva le lait. Depuis quarante ans, ces populations sont dans un état déplorable. J'engageai fortement Saïd Pacha à profiter des loisirs qu'on lui faisait pour aller porter un soulagement à ces grandes misères, et je lui promis de l'accompagner.

Nous partîmes pour la haute Égypte et nous traversâmes le désert de Korosko. Arrivé dans la Nubie, le misérable état de populations le désolait, car il était fort sensible. Nous nou étions donné rendez-vous à Berber, ancienne capitale de l'empire de Méroé, là où cessent les cataractes. C'était le 1er janvier 1857, et je voulais lui souhaiter la bonne année; je fais une trentaine de lieues en quelques heures, j'arrive auprès de lui et je le surprends sous sa tente, pleurant à chaudes larmes, comme un enfant « Qu'avez-vous? » lui demandai-je. « Lorsque mes généraux sont entrés tout à l'heure, me dit-il,

et qu'ils m'ont fait la même question, j'ai répondu que c'était la musique qui me touchait; c'est bien plutôt le sort de cet infortuné pays dont ma famille a causé les malheurs; et lorsque je pense qu'il n'y a pas de remède, c'est pour moi une grande affliction » Il continua à donner rendez-vous dans les villages voisins qui ont de grandes places et des fortifications, et m'engagea à l'accompagner.

Un jour, il y avait plus de 150,000 personnes qui étaient venues, à sa suite, du fond même de l'Afrique. C'est une chose véritablement curieuse que la facilité avec laquelle on se met en voyage dans ces pays. En présence de cette foule, on vint annoncer au Prince que, malgré sa défense formelle, un vieux Turc avait enfermé dans sa cave un esclave ; il fait bâtonner le maître et donne ordre de l'enchaîner et de l'emmener. Enfin, pour ne point paraître au-dessous de l'enthousiasme populaire, il céda à un beau mouvement de générosité : « Allez, dit-il, enlever les canons de la citadelle et jetez-les dans le Nil. » Il faut renoncer à dépeindre les transports, l'excès de joie qu'un tel ordre excita parmi cette multitude. Pour moi, j'étais un peu inquiet. « Croyez vous que vous n'alliez pas trop loin et que nous puissions toujours nous fier à ces gens-là? » objectai-je au Vice-Roi. « Les canons sont trop vieux, me dit-il, pour tirer un seul coup. » Quand tout le monde fut réuni, le Vice-Roi déclara qu'il laissait aux habitants le soin de s'administrer eux-mêmes ; qu'il ne leur donnerait plus de chefs turcs, qu'il voulait établir chez eux les municipalités qui, depuis le commencement du monde, sont l'élément de toute société.

Nous nous dirigeâmes vers Kartoum, nom dont le sens est trompe d'éléphant, parce que la ville est située, comme entre les deux défenses, entre le fleuve Bleu et le fleuve Blanc. Kartoum se trouve au point de jonction; c'est une ville de 40,000 âmes fondée par Méhémet-Ali. J'arrive le soir chez le Vice-Roi qui était fort gai ; il me dit en riant qu'à son arrivée il avait été accueilli par une musique militaire, exécutée sur des instruments que le pharmacien du régiment avait raccommodés de son mieux avec du sparadrap. Mais à peine étions-nous à table, que je vois sa figure s'assombrir ; il déplore de

nouveau l'impossibilité dans laquelle il se trouve de rien faire, pour réparer le malheur dont sa famille est la cause, et prétend qu'il ne lui reste plus qu'à abandonner complètement le pays.

L'instruction de ce prince était étendue; il connaissait les Livres Saints et les Commentaires du Coran. Nous étions assis paisiblement, lorsque subitement il se lève, prend son sabre et le lance contre la muraille. Sa fureur est extrême, il m'engage à me retirer dans sa propre chambre; il voulait passer la nuit dans son salon de réception, — aucun de ses ministres n'osait l'approcher. — En Égypte, quand le Vice-Roi est en colère, chacun se sauve. Toute la nuit j'eus près de moi les ministres du Pacha qui le croyaient fou. Nous envoyions un bey de temps en temps vers lui pour savoir ce qu'il faisait. A 3 heures du matin, il demande un bain ; au petit jour, il m'appelle. Je le vois sur son divan : « Lesseps, me dit-il, vous vouliez vous promener sur le Nil blanc, je vous en donne la permission. — Vous étiez souffrant hier ? lui demandai-je. — Ah ! pardon, me dit-il, ce n'était pas contre vous que j'étais en fureur, c'est contre moi-même. Je voyais le mal, je ne voyais pas de remède, je m'irritais de n'avoir pas eu votre idée si pratique, de donner des lois à ce pays et de chercher à l'organiser. A votre retour, vous verrez, vous serez content de moi. »

Je m'embarquai pour remonter le Nil blanc avec Arakel-Bey, frère de Nubar-Pacha, aimable et intelligent jeune homme élevé en France, et ambitieux du bien. Nous voyions arriver de tous côtés, sur des dromadaires, des caravanes qui voulaient, ainsi qu'elles disaient, remercier le grand prince qui donnait au pays la liberté. Le bruit s'en était répandu dans tout le désert. Quelques jours après je retourne chez le Vice-Roi. Il me dit qu'il a rendu trois ordonnances, lesquelles, à mon avis, sont un modèle d'organisation pour une société nouvelle. Le fonds en est la générosité, la loyauté, la droiture.

Arakel-Bey, nommé gouverneur général du Soudan, fut chargé de faire exécuter ces ordonnances. Malheureusement une mort prématurée est venue détruire les espérances fondées sur son administration.

Nous avions décidé notre retour en Égypte. Au lieu de revenir par le désert de Korosko, nous changions notre itinéraire et nous prenions le chemin opposé, par le grand désert de Bayouda. Pendant ce voyage de 350 lieues, je marchai toujours sans armes et je n'eus aucune inquiétude. Chargé d'armes, chargé de peur, dit-on avec raison. Je me tenais à plusieurs jours de distance du Vice-Roi, à cause de l'approvisionnement d'eau de nos caravanes, et j'étais toujours bien pourvu des vivres nécessaires.

« Comment se fait-il, me demandait souvent le Prince, que vous nagiez dans l'abondance pendant que tout nous manque? — Je le crois bien, votre gouvernement a si fort maltraité ce pays que j'ai moi-même à souffrir de la défiance des habitants. Il faut que j'attende une heure, deux heures avant que leurs enfants se risquent à m'approcher. » Ce sont toujours les enfants qu'on lance d'abord en reconnaissance. S'ils hésitent par trop, je leur jette quelques petites pièces de monnaie, des coquillages, de la verroterie. Ils ne ardent pas à s'en aller raconter à leurs mères ce qu'ils ont vu, et les femmes d'accourir ; ce ne sont pas généralement les plus jeunes. Elles m'entourent et me demandent pourquoi j'ai fait des cadeaux à leurs enfants : « Je suis, leur dis-je, un homme généreux qui voyage pour mon plaisir et pour le bien des pays que je visite. — As-tu besoin de quelque chose? crient en même temps toutes les voix. — Si, au contraire, vous désirez quelques provisions, répliquai-je à mon tour, j'en ai rapporté beaucoup. Venez dans mon campement qui est à une heure d'ici ; nous ne sommes que trente. » Quand on a l'air de ne rien désirer, c'est alors que tout le monde vous offre ce dont on a besoin. Aussitôt que les femmes âgées étaient parties, arrivaient, curieuses, les jeunes filles assez jolies sous leur couleur de bronze florentin. Les jeunes hommes suivaient de près, cela s'entend. Alors on se livrait à des réjouissances sous la tente, on apportait des moutons, des chèvres, des dattes, du lait et tout ce qui pouvait nous être agréable. Chose curieuse ! ces gens-là n'ont jamais voulu recevoir mon argent ; cependant ils m'auraient peut-être tué si je m'étais présenté à eux avec des armes. Un autre jour, le

Vice-Roi me dit : « Vous êtes privilégié, vous, à ce qu'il paraît. J'avais un très beau service ; il est arrivé en morceaux. — Si vous preniez les précautions que je prends, lui répondis-je, et si vous ne confiez pas votre vaisselle à des gens qui n'y font aucune attention, il en serait autrement. » Or, le Vice-Roi, pour remplacer le chameau qui portait d'ordinaire ma vaisselle et qui était fatigué, en choisit un autre très vif et presque sauvage, qui fit sauter mes assiettes et mon service, à la grande hilarité du Prince qui se tenait les côtes en voyant le désastre du ménage qu'il m'avait donné lui-même.

Après trois mois de voyage nous revînmes au Caire où tout était menaçant. Le gouvernement anglais, par la bouche de lord Palmerston, avait prononcé, au Parlement, des paroles désobligeantes à mon adresse. Il m'avait présenté comme une espèce de pick-pocket voulant prendre aux actionnaires leur argent dans leurs poches. L'alliance de la France et de l'Angleterre pour la guerre de Crimée durait encore ; mun d'une recommandation de M. de Rothschild, je commençai de meetings que je continuai en Angleterre, en Irlande et en Écosse, pendant vingt-deux jours. Comme preuve de la liberté dont la parole jouit outre-Manche, je dirai qu'à Liverpool, le lord-maire, connaissant mon désir, m'offrit sa coopération, prépara la salle, fit les annonces à ses frais et prit la présidence de la réunion. Je m'attendais à un accueil peu favorable du public : il n'en fut rien. Malgré le mélange affreux des mots anglais que je noyais au milieu d'expressions françaises, chacun m'applaudissait, voulant montrer qu'il me comprenait parfaitement. Je parcourus ainsi l'Irlande et l'Écosse en vingt-deux jours. En arrivant à Londres, j'allai trouver les écrivains de la presse ; je les priai de venir à mon meeting ; ils y vinrent et jamais je ne leur donnai un penny. Le soir, je corrigeais les épreuves ; j'emportais mille exemplaires, et j'allais le lendemain dans une autre ville où je faisais distribuer mes épreuves. Je priais le personnage important de l'endroit de vouloir bien être président. Il y a partout des hommes qui aiment à rendre service et qui, dans un intérêt public, se prêtent de bonne grâce à ce qu'on leur demande. Je choisissais un secrétaire

pour adresser les invitations. La liberté de discourir n'est gênée en rien en Angleterre; elle est au contraire aidée, favorisée par tout le monde. Un jour, arrivant dans une localité, j'apprends que l'homme le plus considérable était un lord chef de justice qui inspectait la prison. J'entrai sans aucune difficulté; mais quand je voulus sortir, je trouvai les portes fermées. Une autre fois, mon candidat présidait une cour de justice. Après que le premier procès fut terminé, je fis prier le personnage de passer dans son cabinet, et je lui dis que je voulais parler en public. « Tout le monde peut le faire » me répondit-il. Il voulait d'abord s'excuser de prendre la présidence à cause de ses occupations, mais, sur mon insistance, il se chargea de tous les frais de convocation, d'installation et des autres détails. Voilà comment les choses se passent en Angleterre; on y comprend que la vérité sort toujours de la discussion; les choses les plus absurdes y ont entrée libre, parce qu'elles provoquent utilement de bonnes explications. Notre haute société est, à mon sens, plus irréconciliable que les braves gens d'en bas. Pourquoi ne pas les instruire ou empêcher qu'on le fasse? Je me suis trouvé, à Marseille, dans une chaude réunion populaire, composée de plus de trois mille personnes. Je n'ai pas craint de me mettre en face d'eux et de défendre ce qu'ils attaquaient. Qu'on les poursuive, qu'on entrave la liberté de discussion, la vérité ne parviendra point jusqu'à ces hommes, et cela uniquement au profit des doctrines funestes qui se propageront dans les sociétés secrètes. J'approuve qu'on enseigne le grec et le latin à nos enfants; mais ce qu'il ne faut pas négliger, c'est de leur apprendre à sagement penser et à parler bravement.

Les hommes sont généralement de bonne foi; quand on leur dit la vérité, ils l'écoutent et reviennent de leurs erreurs.

Mes discours ayant donné pleine satisfaction, et l'opinion publique m'étant favorable, je n'avais qu'à la suivre; je revins en Égypte et à Constantinople, et me servis du succès des meetings pour contre-balancer les efforts de la diplomatie anglaise.

Je n'y réussis qu'en 1858; comme vous le voyez, les démarches avaient été longues et laborieuses. Songez que pendant

les quatre premières années, je faisais par an dix mille lieues, plus que le tour du monde.

La résistance ne tarda pas à devenir moins vive du côté de Constantinople. Ces braves Turcs me disaient toujours : « Faites ce que vous voudrez; seulement ayez soin de vous entendre avec les puissances et qu'elles ne viennent pas nous tourmenter sans cesse. »

Je continuai donc d'aller de Constantinople au Caire, et *vice versa*, jusqu'au moment qui me parut opportun pour demander au public des capitaux. On m'a beaucoup reproché cette hardiesse.

Les études préparatoires étaient très avancées ; j'avais projeté une circulaire avec mes amis, je m'étais même occupé de l'organisation ; tout était prêt, mais je restais à Constantinople dans la crainte que, en l'absence d'un firman, il ne partît une protestation. Nous nous trouvions dans une situation difficile que nos adversaires ne manquaient pas d'exploiter.

Pourtant je me décidai à partir pour Odessa, où je fus reçu à merveille, et pour les principales villes de l'Europe. J'y faisais des réunions qui excitèrent, comme au théâtre de Marseille, des transports d'enthousiasme, en dépit de tous les financiers et même de quelques-uns de mes amis qui me reprochaient ma précipitation, laquelle pouvait tout compromettre et rendre l'avenir impossible. Cependant on m'engageait à ouvrir la souscription chez M. de Rothschild. Je lui avais rendu quelques services, lorsque j'étais ministre à Madrid, et il voulait bien s'en montrer reconnaissant :

« Si vous le désirez, me dit-il, je ferai votre souscription dans mes bureaux.

— Et que me demanderez-vous pour cela ? répliquai-je, enchanté.

— Mon Dieu, on voit bien que vous n'êtes pas un homme d'affaires... C'est toujours 5 pour 100.

— 5 pour 100 sur 200 millions, mais c'est 10 millions ! Je trouverai un loyer de 1200 francs et je ferai tout aussi bien mon affaire. »

Or, le Grand-Central venait de quitter la place Vendôme ;

c'est là que j'ai établi le siège de l'administration; c'est là que les capitaux sont arrivés en abondance.

Suivant le conseil du Vice-Roi, j'avais réservé pour les puissances étrangères une partie des actions. Mais la France, à elle seule, en a eu, sur la totalité, 220,000, l'équivalent de 110 millions.

J'ai été témoin pendant cette souscription de faits assez curieux et pleins de patriotisme.

Deux personnes demandaient à souscrire. L'une était un vieux prêtre chauve, sans doute ancien militaire, qui me dit :

« Ces.... d'Anglais. Je suis heureux de pouvoir me venger d'eux en prenant des actions sur le canal de Suez. »

L'autre, qui vint dans nos bureaux, était un homme bien mis, je ne sais quelle était sa profession.

« Je veux, dit-il, souscrire pour le chemin de fer de l'île de Suède.

— Mais, lui fit-on observer, ce n'est pas un chemin de fer, c'est un canal; ce n'est pas une île, c'est un isthme; ce n'est pas en Suède, c'est à Suez.

— Cela m'est égal répliqua-t-il; pourvu que cela soit contre les Anglais, je souscris. »

Le même entrain de patriotisme se rencontra chez beaucoup de curés, chez les militaires.

A Grenoble, tout un régiment du génie s'est cotisé pour avoir sa part dans cette œuvre éminemment française.

Les hommes de lettres eux-mêmes, et les fonctionnaires retirés, qui généralement n'ont pas un sou dans les affaires, voulurent encourager nos efforts.

Le vieux comte de Rambuteau, aveugle, me disait un jour :

« Je n'ai jamais placé un centime dans n'importe quelle entreprise, cependant je vous ai pris deux actions.

— Ces deux actions me font plus de plaisir, lui dis-je, qu cent mille autres achetées par un banquier, car elles me son une nouvelle preuve de la sympathie de la France pour mon entreprise. »

Nous sommes arrivés au moment où la compagnie est constituée financièrement. Le conseil d'administration envoie une commission prendre possession des terrains. Nous nous présentons avec un exposé adressé au Vice-Roi, que les difficultés continuellement suscitées depuis la formation de la société avaient poussé à bout, à ce point qu'il ne voulait plus nous entendre et ne nous accordait que les audiences les plus courtes possibles. Pour lui donner connaissance de notre lettre, il fallut la mettre sur un fauteuil et la reprendre afin qu'il n'eût pas l'air d'avoir reçu notification de l'existence de la Compagnie. Comme je savais qu'au fond nous pouvions compter sur lui, nous restions toujours dans une extrême réserve. 'Nous partîmes pour le Caire, et lui pour la haute Égypte. Un jour il apprend que j'avais besoin de me rendre au Caire, où il se trouvait ; aussitôt il fait monter son neveu, le Vice-Roi actuel, et son frère en wagon avec lui, et presse tellement la marche du train que son frère lui dit : « Monseigeur, nous courons plus de danger sur ce chemin de fer qu'avec M. de Lesseps. »

Sans me comparer à Moïse, une chose m'étonnait, étant jeune, quand je lisais la Bible. On y voit, en effet, qu'il entrait chez Pharaon, le reprenait, le menaçait. Comment se fait-il me demandais-je, qu'un si grand souverain ne mette pas ce gaillard-là à la porte, ou même qu'il le laisse s'approcher de lui ? Voici pourquoi : En Orient, lorsqu'un prince a connu quelqu'un pendant son enfance, il ne peut pas lui interdire le seuil de sa maison. Aussi le Vice-Roi prenait-il le parti de s'en aller. Pendant longtemps, lorsque les difficultés surgissaient de toutes parts, rien ne l'ennuyait plus que de parler du canal ; il me demandait de rester plusieurs semaines sans le voir ; il disait à tout le monde de ne me rien accorder, pendant que sous main il permettait de me venir en aide. Ainsi, dans un campement où l'on nous refusait l'eau, un de nos ingénieurs ne put en obtenir qu'en menaçant de son pistolet le chef de barque intimidé. Devant ses ministres, le Vice-Roi s'indigna de cette conduite, qu'il approuvait, j'en suis certain. En public, il disait qu'il m'avait retiré son amitié, qu'il défendait de nous secourir, etc. Un jour, en

plein conseil, il venait de faire une sortie de ce genre ; tout le monde avait quitté la salle, lorsque, dans un coin, le Vice-Roi aperçut le gouverneur de la ville. « Que fais-tu là ? lui demanda-t-il ; n'as-tu pas entendu ce que j'ai ordonné ? — Pardon, monseigneur, mais Votre Altesse l'a fait avec tant de violence qu'il est impossible que ce soit sa pensée. — Tu m'as compris, dit le Vice-Roi ; va-t'en, mais prends garde que si tu laisses soupçonner que j'ai pu t'autoriser à aider Lesseps, tu auras affaire à moi. »

Aussi, dès le lendemain, j'eus l'audace, du moins aux yeux du public, de faire chercher parmi les Européens les gens du pays qui étaient disposés à entrer à notre service. On avait chassé de nos chantiers tous les indigènes ; il ne nous était resté que des Français. Ils sont toujours solides au poste, nos compatriotes ! Sans eux, je n'aurais pas fait le canal, qui est bien l'œuvre de leur science et de leur énergie. — Ce jour-là, je louai pour 1.200 francs par jour un bateau à vapeur qui dépendait du gouvernement ; j'y embarquai des gens de toute espèce au nombre de deux cents ; je me mis à leur tête, et la police ne nous demanda pas nos papiers. En quittant le port, je n'avais pas osé réclamer un bulletin de santé, ne voulant pas me mettre à dos l'absolutisme sanitaire. Depuis la fameuse peste de Marseille, en 1720, on prend toutes sortes de moyens pour se garantir d'un mal qui arrive bien rarement et que les quarantaines n'empêchent jamais, lorsqu'il doit venir ; on s'entoure de précautions parfaitement inutiles et qui nuisent au commerce. C'est ainsi que le premier bateau des Messageries impériales qui vient d'arriver des Indes par le canal a été retenu cinq jours à Marseille.

A Damiette, je trouve un garde que j'emmène. « Et si je perds ma place ? me demande-t-il. — Je t'en donnerai une autre, » lui dis-je. Il vient avec moi chez le gouverneur, qui, m'apprend on, est au lit. C'est bon ! puisqu'il n'y a pas de gouverneur, nous sommes maîtres de la ville, nous prenons des provisions et nous retournons à bord sur un canot. Quelques jours après, j'interroge le gouverneur sur la maladie grave qui le retenait au lit quand j'avais voulu le voir. Voici ce qu'il en est, me répondit-il : « J'avais envoyé une dépêche télé-

graphique au Vice-Roi pour l'informer que tu avais ramassé des hommes et réuni des provisions, pour les amener à Port-Saïd, et je demandai des instructions. « Imbécile! me répon« dit le Vice-Roi, ce n'est pas ainsi qu'on écrit *Saïd!* » Quand j'ai vu que la solution était si peu claire, afin de couper court à toute difficulté, je me suis mis au lit. »

Je reviens au départ du Caire de la commission administrative chargée de prendre possession du terrain de l'Isthme. On alla demander au chef des chameliers du Caire une centaine de chameaux. Il prétendit qu'il n'en avait pas. Lorsqu'on m'apporta cette nouvelle, j'étais occupé à exhorter mes compagnons à la patience envers les Arabes. J'interromps mon discours ; je vais trouver dans ma chambre le chef chamelier, je lui fais une telle peur qu'il se jette à genoux et me promet tout ce que je veux. Je l'emmène devant le gouverneur et je lui fais donner l'ordre de former notre caravane.

Nous arrivons au dernier village qu'on rencontre avant de quitter la basse Égypte. Pendant que mes compagnons étaient partis pour la chasse, on m'apprend qu'un officier de la police du Caire, homme qui nous suivait depuis plusieurs jours, s'était emparé de quelques-uns de nos chameliers et les avait emprisonnés, la corde au cou.

Immédiatement je me rends vers lui, et en pleine place publique, après lui avoir demandé ses ordres qu'il ne put me montrer, je le traitai de façon à prouver à la population que j'étais au-dessus de lui. En Orient, il faut être le marteau ou l'enclume. Les jeunes gens du village et surtout les femmes se précipitèrent, avec de grandes clameurs, du côté de la prison, et ouvrirent les portes aux prisonniers qui reçurent chacun une guinée de 25 francs en indemnité du traitement qu'ils avaient subi.

Notre dernière station, avant de nous enfoncer dans le désert, était proche de Koreïn, sur la route de Syrie, où les philosophes grecs, les patriarches, de grands conquérants, la sainte famille et Napoléon Ier ont passé. Quelques-uns de nos hommes vont demander de l'eau et du lait. On leur répond qu'il n'y en a point. La vérité était, comme je le savais, que l'officier de la police du Caire, qui continuait à nous suivre,

avait excité les habitants du village à nous refuser tous les approvisionnements. Je fais venir les principaux de la localité sous ma tente. En ce moment, nous courions un grand danger, car on annonçait à Alexandrie que nous avions été assassinés et massacrés par les Arabes. Je n'en savais rien. Cependant j'eus la précaution de donner à entendre à mes visiteurs que je n'étais pas homme à me laisser toucher impunément. Là-dessus, après le café, je leur montre un revolver que j'avais dans mes bagages, contrairement à mes habitudes et pour en faire cadeau. Je fais ranger six bouteilles vides à une certaine distance, et des six coups de mon revolver je les brise, à la grande stupéfaction de mes hôtes. « Sachez bien, leur dis-je, que nous sommes vingt dans ma bande et que je suis le plus mauvais tireur de tous. Nous entrons dans le désert, où tout point noir sera pour nous une gazelle. » Personne n'est venu déranger notre voyage; nous l'avons fait en toute tranquillité. Nous avons pris possession du terrain et donné le premier coup de pioche à Port-Saïd, au grand émoi de lord Palmerston.

En arrivant à Suez, le gouverneur de la ville, accompagné du chef de police que j'avais mis à la raison, me fit ses excuses.

Le Vice-Roi avait promis de nous donner 20,000 hommes; mais en 1861 il fut si tourmenté, il y eut dans la diplomatie une telle animosité, qu'il me pria, et avec une certaine raison, de ne pas l'obliger à tenir ses engagements. Je lui conseillai moi-même d'user d'une grande prudence. C'est alors que je fis un voyage chez mes amis les Philistins, population de travailleurs solides et vigoureux, puisque Samson en était. Comme ils tiennent toutes les plaines depuis les confins de l'Égypte jusqu'aux montagnes de Jérusalem, ils ont toujours été l'effroi des voyageurs. Pourtant, il arrive souvent que les hommes, ainsi que les chevaux, ne sont méchants que parce qu'ils ont peur. Si vous leur apparaissez tout armés, ils vous tueront dans la crainte que vous ne vouliez les tuer. C'est bien naturel. Je cheminais à dromadaire, accompagné seulement de deux personnes; en parcourant les dunes de Katieh, qui ont 30 ou 40 lieues de longueur, avec des hau-

teurs de 4 ou 500 pieds composées de sables extrêmement fins, nous nous égarâmes.

En poussant ma monture en avant de nos compagnons, je remarquai du côté de la plaine une route qui me parut être la route de Syrie. Je criai à mes compagnons, qui me suivaient à distance, de venir vers moi. A ma voix, quatre hommes armés de sabres et de pistolets sortent d'un bois où ils étaient embusqués, jettent leurs manteaux et se précipitent vers nous.

J'étais sur une hauteur. « Eh bien! mes amis, leur demandai-je, pourquoi accourez-vous si vite?

— Nous pensions, me dirent-ils, que tu étais égaré, et nous venions te secourir, parce que si la nuit te surprenait au milieu de ces dunes, il y aurait grand danger. »

Peut-être ces gens étaient-ils là pour détrousser les passants. Mais ils me croyaient en danger, ils vinrent à mon aide, comme leur religion les y oblige. Ceci peut servir à l'étude du cœur humain.

Quand je rencontrais des groupes d'Arabes, je m'avançais seul vers eux; je les saluais au nom de Dieu. Loin de me faire du mal, ils m'engageaient à venir dans leurs tentes, où je trouvais la meilleure hospitalité : les femmes faisaient sécher mes vêtements, me donnaient le café, etc. Dans chaque village, je répandais en grand nombre une proclamation que j'avais fait imprimer pour appeler les populations au travail. Je leur disais que, jusqu'à présent, ils avaient vécu comme des tigres, et que, s'ils voulaient, ils gagneraient beaucoup plus d'argent à venir travailler dans l'Isthme, et courraient moins de dangers qu'à errer sur les grandes routes au risque d'attraper des rhumatismes ou des balles. Vous n'avez pas idée des ovations que me firent ces gens-là, sur toute la route. Sur la frontière d'Égypte, à El-Arich, les habitants me portèrent sur leurs épaules jusqu'au haut de la citadelle, où le gouverneur me donna l'hospitalité.

Les principaux de la ville m'accompagnèrent ensuite jusqu'à la limite de l'Égypte et de la Syrie, en chantant des psaumes et des cantiques.

Ces détails interrompent mon récit, mais l'attention

avec laquelle vous m'écoutez m'engage à continuer. A l'époque de la guerre de Syrie, en 1834, Ibrahim-Pacha avait eu à se plaindre de la population de Bethléem, qui est catholique. Il avait envoyé aux galères tous les habitants en état de porter les armes, 400 jeunes gens et, sans doute, comme fauteurs, une douzaine de vieillards. Étant président de la Commission de santé, je voyais, à chacune de mes visites d'inspection, ces 12 vieillards et ces 400 jeunes gens qui entonnaient des cantiques en faveur de la France. Je leur demandai ce qu'ils voulaient, et ce qu'ils avaient fait. « Nous sommes emmenés en esclavage, me disaient-ils, parce que nous étions liés avec le chef Abougoch. » C'était un chef qui commandait le défilé où David tua jadis Goliath. Abougoch, issu d'une ancienne famille (elle remonte à 1100 ans), s'opposait de tout son pouvoir à la domination des Turcs sur ses compatriotes. J'allai trouver le vice-roi Méhémet-Ali; j'intercédai officieusement auprès de lui en faveur de ces malheureux catholiques; je le priai de les rendre à leurs familles. Méhémet-Ali me répondit : « Je ne peux pas vous promettre de faire tout ce que vous désirez et ce que je désire moi-même : je crains de blesser mon fils Ibrahim en renvoyant tous ces prisonniers qu'il a voulu punir de leur révolte; mais soyez tranquille, chaque semaine, j'en remettrai cinq à votre disposition. »

Aussitôt que cette nouvelle fut connue dans Bethléem, ma porte ne cessa d'être assiégée par les femmes et les parents de ceux qui étaient détenus aux galères. Je ne pouvais pas sortir de chez moi sans être, comme les grands de l'antiquité, entouré d'une foule de malheureux qui venaient solliciter ma protection. Ils me pressaient de toutes parts, déchiraient mes habits. Cependant Ibrahim-Pacha continuait le cours de ses victoires au mont Taurus et l'on pouvait, sans le blesser, être plus généreux vis-à-vis des Bethléemitains.

Dans cet état de choses, j'imaginai d'aller un jour chez Méhémet-Ali avec mes vêtements tout en lambeaux. « Qu'avez-vous? me dit le Vice-Roi. — C'est votre faute, répliquai-je, et je ne sais pas ce que cela peut durer. Tant que vous n'aurez pas mis en liberté mes protégés retenus aux galères, il en sera de même, et je ne suis pas au bout de mes peines, si vous ne

relâchez que cinq prisonniers par semaine. » Enfin, le Vice-Roi se rendit à mes prières et laissa tous ces braves gens retourner dans leur pays.

Trente ans après, dans le voyage dont je vous parle aujourd'hui, dès le premier jour de mon arrivée à Jérusalem, des vieillards en robe rouge viennent me saluer et me remercier en disant : « C'est toi qui nous as sauvés autrefois en détournant de nous la vengeance d'Ibrahim-Pacha. Sois béni. » Bien que charmé de cette bonne rencontre, j'étais un peu chagrin de voir que des hommes de mon âge fussent déjà si vieux. Il y avait alors à Jérusalem une centaine de cavaliers français et cinquante officiers d'état-major, accompagnant le général Ducrot, appartenant au corps expéditionnaire français, venus pour assister aux fêtes de Pâques; je les engageai à m'accompagner jusqu'à Bethléem.

Depuis les croisades, on n'avait pas vu défiler dans les montagnes de Jérusalem, des cavaliers français, les trompettes en tête; nous rencontrâmes échelonnés sur la route, de distance en distance, des jeunes gens d'abord, ensuite des hommes âgés qui augmentaient successivement notre cortège. A notre arrivée à Bethléem, la ville était en fête; les femmes faisaient fumer l'encens devant les naseaux de mon cheval, et, comme c'est l'habitude, répandaient le sang des agneaux dans les rues; des fenêtres et des toits, on chantait nos louanges selon la coutume orientale et notre chemin était jonché de verdure et de fleurs. Les officiers français ne cherchaient point à dissimuler leur émotion. Nous étions parvenus à la grotte de la Nativité, quand un vieillard se sépara des autres, et me présentant un enfant : « Voilà, me dit-il, un fils de ceux que vous avez sauvés. »

Croyez bien que si je vous dis ces choses, c'est parce qu'elles ont été le commencement de cet élan et de cet enthousiasme universels que le temps n'a pu affaiblir, et qui ont mené à sa fin notre grande œuvre.

Ismaïl-Pacha, en arrivant au pouvoir, en 1863, se montra fort loyal à notre égard. Ce prince, comme son père, est un bon administrateur, et il se montra désireux de régulariser la situation de la Compagnie.

A ce propos, plusieurs personnes vont m'objecter les théâtres et les acteurs pour lesquels il a fait dernièrement de grandes dépenses. Mais c'est un moyen de civilisation. On civilise par la science, on civilise aussi par le plaisir. Le Vice-Roi veut à tout prix une régénération des mœurs de son pays; il veut réformer les harems qui sont une cause d'abaissement intellectuel et moral; il veut que les femmes jouent leur rôle dans la société. Il leur a déjà réservé dans les théâtres des loges dont il fera plus tard, je l'espère, enlever les grilles dorées.

Je lui sais beaucoup de gré, au nom de la civilisation française, de s'être adressé à la France pour amuser et instruire ses sujets. Il a compris que la femme, dans la société, est le premier élément du progrès.

Le Vice-Roi sent bien que la transformation des musulmans est empêchée par l'inégalité injuste qui existe entre l'homme et la femme. En Orient, le monde ne marche que sur une jambe; c'est pour cela qu'on y est en retard.

Un jour, je me promenais à cheval avec le gouverneur de Suez, homme intelligent élevé en Turquie.

« Comment se fait-il que nous restions toujours au-dessous de vous? me disait-il attristé. J'ai des compagnons qui ont fait eurs études en France, en Angleterre ou en Allemagne ; pourquoi, une fois en Orient, font-ils comme les autres? » En ce moment vint à passer, montée sur un cheval, la jeune fille du consul anglais. « Lorsque vos femmes et vos filles galoperont ainsi à vos côtés, lui répondis-je, vous serez un peuple civilisé. »

J'ai dit la même chose au Vice-Roi, ce qui l'a frappé beaucoup. Il désire se servir des moyens qui ont civilisé les chrétiens, car la religion musulmane ne s'oppose pas au progrès. Un verset du Coran a dit : Celui qui s'entête à vouloir faire toujours ce qu'a fait son père mérite les flammes de l'enfer.

Ismaïl est arrivé au pouvoir en 1863, avec les mêmes difficultés que son prédécesseur, en présence de l'opposition anglaise, mais il a su les surmonter, aidé par l'arbitrage de l'Empereur qu'il avait bien voulu provoquer lui-même.

Nous sommes enfin sortis des difficultés politiques et nous avons obtenu le firman du sultan.

Dès lors, avec le concours de MM. Borel et Lavalley, grâce à leurs gigantesques inventions, nous avons fait marcher les travaux avec une activité qui, on peut le dire, n'avait pas de précédents dans l'histoire de l'industrie.

Nos dragues, dont les couloirs étaient aussi longs qu'une fois et demie la colonne Vendôme, enlevaient de 2 à 3 mille mètres cubes par jour, et comme nous en avions 60, nous parvenions à extraire par mois jusqu'à 2 millions de mètres cubes.

C'est une quantité dont personne ne peut se faire une idée exacte. Tâchons pourtant de nous en rendre compte en nous servant de comparaisons. 2 millions de mètres cubes couvriraient toute la place Vendôme et s'élèveraient à la hauteur de 5 maisons posées les unes au-dessus des autres. 2 millions de mètres cubes couvriraient encore toute la chaussée des Champs-Élysées jusqu'à la hauteur des arbres, entre l'obélisque et l'arc de triomphe, ou bien tout le boulevard, depuis la Madeleine jusqu'à la Bastille, serait occupé jusqu'au premier étage des maisons.

Voilà ce que nous enlevions par mois. Il a fallu 4 mois pour les 400,000 mètres cubes du Trocadéro, tandis que nous en creusions 2 millions en un mois. Rendons justice, messieurs, aux hommes de science et de courage qui ont exécuté cet immense travail. Ils ont bien mérité de la patrie et de la civilisation.

Il y a quelques mois, nous dûmes annoncer à notre Assemblée générale que le canal serait ouvert le 17 novembre. Il l'a été, en effet, non sans difficulté, non sans de terribles émotions. Je n'ai jamais vu aussi clairement que la chute est bien près du triomphe, mais, en même temps, que le triomphe appartient à celui qui, marchant en avant, met sa confiance en Dieu et dans les hommes.

Quinze jours avant l'inauguration du canal, les ingénieurs viennent me dire qu'entre deux sondages pratiqués de 150 en 150 mètres, au moyen de puits carrés où pouvaient se tenir douze hommes, on a découvert une roche très dure qui brisait

les godets de nos dragues. On nous a reproché de ne pas nous en être aperçus plus tôt. Est-ce qu'on pouvait faire des sondages plus rapprochés sur une longueur de 164 kilomètres ? A cette fâcheuse nouvelle, je cours à l'endroit indiqué. Il y existait une lentille de roche, s'élevant jusqu'à 5 mètres au-dessus du plafond du canal et ne laissant que 3 mètres d'eau. Que faire ? Tout le monde commence par déclarer qu'il n'y a rien à faire. Dabord, m'écriai-je, vous allez demander de la poudre au Caire, de la poudre en masse, et puis, si nous ne pouvons pas faire sauter le rocher, nous sauterons nous-mêmes.

Les souverains étaient en route pour venir au rendez-vous : toutes les flottes du monde avaient été convoquées, elles allaient arriver ; il fallait à tout prix être en mesure de les recevoir. L'intelligence et l'énergie de nos travailleurs nous ont sauvés. Pas une minute n'a été perdue et tous les navires ont pu passer.

Enchanté de ce résultat, le Vice-Roi vient me trouver et m'engage à faire les dispositions nécessaires pour recevoir les souverains et les étrangers, au nombre de 6,000, que nous devions abriter et nourrir. Des hangars furent construits en quelques jours, pouvant contenir 6,000 personnes, avec des tables toujours renouvelées et servies. Le Vice-Roi avait fait venir 500 cuisiniers et 1,000 domestiques de Trieste, de Gênes, de Livourne et de Marseille. Il y avait aussi, en face du canal d'eau douce et du lac Timsah, un village de 25,000 Arabes qui donnaient également l'hospitalité sous des tentes. Tous ces préparatifs étaient faits, lorsque le 15, au moment où j'allais partir pour Port-Saïd, à 9 heures du soir, j'entends un bruit de pétards et de fusées qui éclatent. C'étaient les feux d'artifice qu'on avait apportés pour les fêtes et qui, arrivés trop tard par le chemin de fer, n'avaient pu être transportés, selon mon désir, en dehors d'Ismaïlia, dans les dunes. On les avait mis malheureusement dans le chantier de menuiserie et de charpentes qui occupait le milieu de la ville, et elle faillit devenir tout entière la proie des flammes. Deux mille hommes de troupes nous arrivent fort à propos et la ville est sauvée, grâce au moyen toujours employé à Constantinople et qui consiste à rafraîchir sans cesse, en inondant les murailles et es toits des maisons voisines.

Malgré nos efforts, la muraille chauffée tout autour, à une température extraordinaire, menaçait de propager l'incendie, lorsqu'on vint m'annoncer que, sous le sol du chantier, on avait caché dans le sable une bonne provision de poudre. Je recommandai de ne rien dire et de diriger les pompes de ce côté. Heureusement le vent tomba tout à fait et la ville fut préservée.

Le 16 novembre, 160 bâtiments étaient arrivés. Le lendemain matin, on devait assister aux prières des musulmans et des chrétiens. Deux estrades semblables avaient été préparées pour recevoir deux autels. Une troisième estrade était destinée aux souverains, aux personnages invités.

Les diverses dispositions étaient prises, quand arrive un coup de mer très violent qui couvre d'eau toute la plage et entoure les tribunes. Nous ne savions comment nous tirer de là ; enfin, avec du sable nous parvînmes à former autour des tribunes un espace libre et sec. On était ainsi entouré d'eau, et ce fut un spectacle magique de voir, à leur arrivée, les invités traverser ce lac improvisé.

C'était la première fois que l'autel chrétien et l'autel musulman se trouvaient en face, et que les deux clergés officiaient ensemble.

Les ordres avaient été distribués pour faire partir le 17 au matin la flotte d'inauguration. Le soir du 16, après avoir reçu l'Impératrice et les étrangers, je m'entends avec le capitaine du port, officier de marine très distingué, M. Pointel, que la mort nous a enlevé depuis ; nous avions tout organisé, quand, à minuit, on m'annonce qu'une frégate égyptienne s'est échouée à trente kilomètres de Port-Saïd, au milieu des eaux, c'est-à-dire que, placée en travers, elle était montée sur une des berges, et barrait le passage. Aussitôt je fis réunir les moyens nécessaires à l'opération pour la déséchouer ; un bateau à vapeur fut expédié avec des hommes et les moyens nécessaires à l'opération. Ils reviennent à deux heures et demie du matin, disant qu'il est impossible de faire bouger la frégate. Messieurs, il faut avoir confiance, en ce monde, sans quoi l'on ne peut rien faire. Je ne voulus rien changer au programme du lendemain. Logiquement j'avais tort, mais les faits ont

prouvé que j'avais raison. Ne soyons pas doctrinaires... cela ne vaut rien ni en affaires ni en politique.

A 3 heures du matin, le Vice-Roi qui était parti pour Ismaïlia, afin d'y recevoir les souverains et les princes, apprenant l'échouage de la frégate, était revenu en toute hâte; en passant, il avait fait faire des efforts inutiles pour soulever la frégate ; il m'appela à bord de son bateau, et je le trouvai dans une vive inquiétude, car les moments étaient comptés. Si nous avions remis l'inauguration seulement au lendemain, qu'aurait-on dit? Des dépêches commandées de Paris publiaient déjà que tout était perdu.

Des secours puissants furent mis à la disposition du Prince qui emmena avec lui un millier de marins de son escadre. Nous convînmes qu'il y avait trois moyens à employer : chercher d'abord à ramener le bâtiment dans le milieu du chenal, ou le coller sur les berges, et si ces deux moyens échouent, il y en a un troisième... Nous nous regardâmes en face, les yeux dans les yeux... « Le faire sauter ! s'écria le Prince. — Oui, oui, c'est cela, ce sera magnifique ! » Et je l'embrassai. « Mais au moins, ajouta le khédive en souriant, attendrez-vous que j'aie enlevé ma frégate, et que je vous aie annoncé que le passage est libre. » Je ne voulus pas même accorder ce répit. Le lendemain matin, j'arrivai à bord de l'*Aigle*, sans parler de l'accident à personne, comme bien vous le pensez.

La flotte se mit en marche, et ce ne fut que cinq minutes avant d'arriver à l'endroit de l'échouement, qu'un amiral égyptien monté sur un petit bateau à vapeur nous fit signe que le canal était dégagé. Lorsque nous arrivâmes à Kantara, qui est à 34 kilomètres de Port-Saïd, le *Latif* pavoisé nous salua de ses canons, et tout le monde fut enchanté de l'attention qu'on avait eue de placer ainsi cette grande frégate au passage de la flotte d'inauguration. Arrivée à Ismaïlia, l'Impératrice me raconta que pendant toute la durée du voyage elle avait eu comme un cercle de fer autour de la tête, parce que, à chaque instant, elle croyait voir l'*Aigle* s'arrêter, l'honneur du drapeau français compromis et le fruit de tous nos travaux perdu. Suffoquée par son émotion, elle dut quitter la table, et nous l'entendîmes éclater en

sanglots, qui lui font honneur, car c'était le patriotisme français qui débordait de son cœur.

Nous avions passé sans difficulté sur le rocher du Sérapéum, et ce qui me fit un grand plaisir, c'est qu'au moment de le franchir, les ouvriers qui étaient près de là, regardant si nous touchions au plafond du canal, avaient exprimé leurs transports de joie par un geste qu'aucune expression ne peut rendre.

Il faut dire que depuis le commencement du travail, il n'y a pas un gardien de tente qui ne se soit cru un agent de la civilisation. C'est ce qui nous a fait réussir.

Le passage s'est effectué à merveille, 130 bâtiments ont inauguré l'ouverture du canal, et, depuis ce jour, il n'y a pas eu d'interruption dans le trajet. Désormais le canal est ouvert à tous les bâtiments, quel que soit leur tirant d'eau.

La navigation à vapeur voit s'ouvrir devant elle, non seulement l'Arabie, la Chine, la Cochinchine, le Japon et les îles Philippines, mais encore la côte orientale de l'Afrique qui offre de si merveilleuses ressources au commerce, à cause de ses rivières et de ses fleuves. On y a découvert des mines de charbons très riches. Du Japon jusqu'à San-Francisco, des multitudes d'archipels répandus sur deux mille lieues de l'océan Pacifique appellent la colonisation, non des gouvernements, mais de l'initiative individuelle.

A l'exemple de nos anciens cadets de famille qui ont conquis le Canada, la Louisiane, les Indes, que les jeunes gens d'aujourd'hui, au lieu de végéter dans l'oisiveté ou de suivre des carrières qui ne les mènent à rien de bon, aillent féconder de nouvelles *Iles de France!*

Que rien ne les décourage! l'esprit d'initiative et de persévérance appartient à notre nation plus qu'à toute autre.

MOUVEMENT MARITIME ET RECETTES DU CANAL DE SUEZ

depuis l'ouverture jusqu'au 31 décembre 1880.

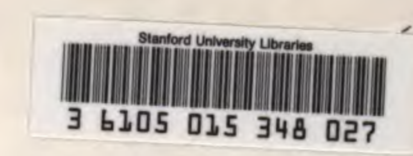
ANNÉES	NAVIRES	GROSS TONNAGE	RECETTES	
		T.	fr.	c.
1869*	10	16.919	56.480	80
1870	486	654.915	5.159.327	22
1871	765	1.142.200	8.993.732	87
1872	1.082	1.744.481	16.407.591	42
1873	1.173	2.085.072	22.897.319	18
1874	1.264	2.423.672	24.857.383	»
1875	1.494	2.940.708	28.886.302	27
1876	1.457	3.072.107	29.974.998	74
1877	1.663	3.418.949	32.774.344	22
1878	1.593	3,291.535	31.098.229	18
1879	1.477	3.236.942	29.686.060	81
1880	2.026	4.344.519	39.840.487	64

* Du 21 novembre au 31 décembre.

Nota. — Le mois de janvier 1881 a donné un transit de 246 navires et une recette de 4,500,000 francs.

TABLE DES MATIÈRES

Pages.


Stanford University Libraries
3 6105 015 348 027

